

IN VOLO PER VIENNA

L'audace impresa della
87ª Squadriglia «La Serenissima»,
fortemente voluta da D'Annunzio
sin dal 1915, ha suggerito al
Museo storico italiano della guerra
di Rovereto e al Museo
dell'Aeronautica G. Caproni di
Trento di proporre una mostra di
cimeli e di fotografie dello storico
evento, di cui ricorre il
75° anniversario, e di
realizzare questo volume che
documenta, attraverso testi ed
immagini, uno dei fatti aviatorii
più rilevanti di tutto
il primo conflitto mondiale.

*G. Alegi, G. Apostolo, M. Biondi, B. Catalanotto, A. Emiliani, R. Gentili,
E. Ledda, M. Pluviano, P. Vergnano
Bernhard Tötschinger*

IN VOLO PER VIENNA

*a cura di
Gregory Alegi*



IN VOLO PER VIENNA

© 1993 Museo dell'Aeronautica G. Caproni, Trento e
Museo storico italiano della guerra, Rovereto

Presentazione

A partire dal 1967 la donazione di un cospicuo fondo fotografico da parte di Michelangelo Zigiotti consentì al Museo storico italiano della guerra di Rovereto di aprire un settore espositivo dedicato all'87^a Squadriglia ed al suo volo su Vienna.

Il 75^o anniversario di quest'ultimo evento ha suggerito una nuova esplorazione di quel materiale e delle successive donazioni, di piloti ed ex appartenenti alla squadriglia.

Nel frattempo era intervenuto il trasferimento a Trento del Museo Caproni, fondato sin dal 1929 ed attivo conservatore di cimeli e documentazione della storia dell'aeronautica, tra cui lo SVA con cui Gino Allegri volò nel cielo della capitale austriaca assieme a sette velivoli analoghi.

Nel quadro dell'accordo di collaborazione siglato tra i due musei nel 1991 - che porterà nel prossimo futuro al restauro ed alla successiva esposizione presso il Museo Caproni del biplano Nieuport 10 del Museo della guerra - è parso dunque naturale unire le risorse delle due istituzioni per presentare al pubblico non solo la ricostruzione fedele degli eventi, così come scaturisce quasi naturalmente dai cimeli, ma anche della tecnica, delle atmosfere legate alla presenza di D'Annunzio e della successiva mitizzazione dell'impresa.

In un momento in cui l'effettivo apporto e il ruolo dell'aviazione nella prima guerra mondiale sono oggetto di dibattito (basti pensare al vivo interesse suscitato dal nuovo padiglione del National Air and Space Museum di Washington), riteniamo che *In volo per Vienna* costituisca, attraverso le sue suggestioni, un primo utile contributo per gli aspetti relativi all'esperienza italiana.

Giorgio Casagrande
Presidente del Museo dell'Aeronautica G. Caproni

Alberto Gerosa
Presidente del Museo storico italiano della guerra

L'architetto Giovanni Marzari ha curato l'allestimento della mostra «In volo per Vienna» inaugurata il 9 agosto 1993 presso il Museo Caproni di Trento. La mostra sarà riallestita presso il Museo storico italiano della guerra di Rovereto nell'aprile 1994.

Si ringrazia la ditta Ondulati e Imballaggi del Friuli s.p.a. di Villesse (GO) per aver contribuito all'allestimento della mostra «In volo per Vienna».

Alla realizzazione di quest'opera hanno collaborato:

Roberto Abate, Tiziano Bertè, Renzo Brugnoli, Maria Fede Caproni, Sergio De Sigis, Camillo Zadra.

In aggiunta al materiale del fondo Zigiotti del Museo storico italiano della guerra di Rovereto, una parte delle fotografie utilizzate in questo volume provengono dalla fototeca dello Stato Maggiore Aeronautica, dal Museo Caproni, dal Museo Storico dell'Aeronautica Militare e dalle collezioni di Giorgio Apostolo, Gregory Alegi, Angelo Emiliani, Fabio Endrici, Franco Farina, Eberhardt Fritsch, Roberto Gentili, Luigi Goglia, Enrico Leproni, Carlo Lucchini, Giancarlo Zanardo.

Si ringraziano inoltre il Vittoriale degli Italiani ed il Museo dell'Aria di San Pelagio.

Introduzione

Fortemente voluta da D'Annunzio sin dal 1915, l'impresa di violare il cielo della capitale austriaca con una intera squadriglia rimane, al di là delle letture e delle esaltazioni propagandistiche affastellatevi sopra nel dopoguerra, uno dei fatti aviatorii più rilevanti di tutto il primo conflitto mondiale.

Proprio per questo il volo su Vienna rivela in tutta la loro ampiezza le lacune della produzione storico-aeronautica italiana. Nel 1991 uno studio americano indicò in proposito come gli argomenti italiani ammontassero a meno dell'un per cento degli elaborati pubblicati nell'arco di un trentennio dai periodici dedicati alla guerra 1914-18.

L'audace missione della «Serenissima» non si sottrae a questa regola. A fronte della vasta esaltazione del successo del 9 agosto 1918 stava la più totale incertezza sul contesto o i dati puntuali: neppure la data di costituzione della squadriglia era nota con precisione.

Stendendo il piano della mostra e di questo volume si sono perciò voluti esplorare, oltre al volo in sé, anche gli aspetti relativi ai precedenti dell'impresa, alla vita del reparto ed al suo effettivo rapporto con D'Annunzio, ai precedenti aviatorii del poeta, alle vicende non sempre lineari del biplano SVA, fino allo studio dell'utilizzazione propagandistica della fotografia aerea ed alla guerra aerea vista da terra.

Nonostante i limiti di tempo assegnati alla ricerca e, soprattutto, l'assenza di una consolidata tradizione storiografica italiana nel settore, si è dunque tentato di proporre, suggerire ed evocare ambiti e percorsi di lettura in grado di recuperare alla memoria dimensioni aggiuntive (più che semplicemente alternative) a quella dell'esaltazione.

Luglio 1993

L'aviazione italiana nella Grande Guerra

Roberto Gentili

La storia dell'Aeronautica italiana nella Grande Guerra è la storia di un successo, di uomini prima di tutto, ma anche di macchine, di struttura, di organizzazione. Ma è un successo senza storia, di cui si è perso il ricordo: il nome di Francesco Baracca ha ancora un significato, i bombardieri Caproni, l'impresa di Cattaro e naturalmente il gesto bellissimo del volo su Vienna suscitano ancora qualche eco, ma ciò è poca cosa rispetto alla strana venerazione e alla continua rievocazione che ancora circondano in Inghilterra e in America il mondo mitico dei primi cavalieri del cielo.

Il punto è che già nel primo dopoguerra si è voluto ignorare lo sviluppo vittorioso e le imprese della nostra aviazione in guerra, perché politicamente si voleva far credere che l'aviazione fosse nata col regi-

me, nel 1923, e che prima di esso vi era il nulla. E così è stato pubblicato molto poco, e quasi nulla di ufficiale, e i meravigliosi archivi conservati fino ad oggi dall'Aeronautica Militare sono restati in buona parte non letti. Poi vi è da considerare il ruolo svolto dalla figura, bellissima ma ingombrante, di Gabriele D'Annunzio, che ha condizionato l'immagine stessa dell'aviazione di quegli anni, dai voli dei pionieri illustrati nel romanzo *Forse che sì, forse che no* fino all'impresa di Fiume. Non sono mancate le critiche al ruolo di D'Annunzio, che avrebbe forgiato uno spirito ardimentoso, di audacia sconsiderata, negativo per quelli che sono i veri presupposti dell'aviazione, ossia la costanza tecnica, la pignoleria, la serietà, quelle virtù che oggi si compendiano con il nome di professionalità. Uno dei nostri più cavallereschi avversari,

Gottfried Banfield, l'«aquila di Trieste», dichiarò che il solo uomo che avrebbe voluto uccidere in duello aereo era D'Annunzio. Forse lo stile del poeta pescarese era così distante da quello delle generazioni successive che le sue stesse parole hanno contribuito a far rifiutare a molti quei miti che lui stesso aveva creato. Eppure in tutti i ricordi degli aviatori dell'epoca D'Annunzio appare come una persona meravigliosa, un conversatore affascinante, un compagno di volo leale. Di fronte all'ambiguità di quegli eventi, non resta allo storico che riscoprire il valore estetico, se non morale, di quella esaltazione dell'ardimento, della sfida e della cavalleria del cielo, andando però alla ricerca dei fatti, delle cifre, e della lezione che da questi si può trarre.

Allo scoppio della guerra, il 24 maggio 1915, l'Aeronautica militare italiana era una forza piccola, ma non debolissima, e non impreparata a confrontarsi con l'avversario austro-ungarico. Il Comando Battaglione Squadriglie Aviatori aveva la seguente organizzazione:

I Gruppo, cap. Novellis di Coarazze, con le Squadriglie: 1^a, cap. Costantino Quaglia; 2^a, cap. Ercole Capuzzo; 3^a, cap. Egidio Carta; 13^a, cap. Vincenzo Lombard; 14^a, cap. Tullio Visconti, tutte dotate di aeroplani Blériot, dislocate a Campoformido;

II Gruppo, cap. Lelio Gaviglio, con le Squadriglie: 5^a, cap. Pier Ruggero Piccio; 6^a, cap. Oronzo Andriani; 8^a, cap. Adolfo Resio, su monoplani Nieuport;

III Gruppo, cap. Augusto Gallina, con le Squadriglie: 7^a, cap. Armando Armani; 9^a, cap. Giorgio Chiaperotti; 10^a, cap. Carlo Tappi; 11^a, cap. Michele Masi; 12^a, cap. F. De Masellis; 15^a, cap. Umberto Rossi, su monoplani Nieuport e Caproni e biplani Farman. Autonoma era la 4^a Blériot, in attesa di destinazione a

Padova, del cap. Guido Olivo.

Alla mobilitazione il Comando del Battaglione Squadriglie Aviatori si portò a Portogruaro, insieme al I Gruppo a disposizione della III Armata, il II Gruppo a Campoformido a disposizione della II Armata, e il III Gruppo a Pordenone a disposizione del Comando Supremo. La forza complessiva era di sei squadriglie di Blériot con 37 aerei e 30 piloti, quattro squadriglie di Nieuport con 27 aerei e 20 piloti, quattro squadriglie di Farman con 22 aerei e 20 piloti. Era una forza piccola, ma non insignificante, con una organizzazione ben collaudata e soprattutto con un nucleo di comandanti molto valido in cui spiccavano nomi destinati a grandi carriere, un nucleo formato da quella classe di ufficiali professionisti di notevole valore e preparazione che formava l'ossatura del nostro esercito, mentre fra i piloti vi erano alcuni sottufficiali, anch'essi di alto valore, espressione del nuovo proletariato industriale. La debolezza era rappresentata dagli aerei, monoplani Nieuport e Blériot e biplani Farman 1912, aerei fragili e del tutto superati. Eppure fin dall'inizio l'aviazione si dimostrò un valido sussidio all'Esercito, con le sue ricognizioni sul nemico, e si conquistò nuovi ruoli con imprese notevoli, come il bombardamento di Nabresina ad opera del cap. Piccio e del ten. Nessi su un Nieuport o il raid su Riva del Garda del cap. Moni e del ten. Cesaroni su un idrovolante FBA.

Insieme, ci furono le prime perdite: l'8 giugno il dirigibile «Città di Ferrara» della Marina abbattuto dalla contraerea, e il 18 luglio il primo aereo, il Blériot in cui trovò la morte il cap. Bolla della 2^a Squadriglia. Prima della fine dell'estate, gli arcaici Blériot e Nieuport erano fuori combattimento.

Fortunatamente l'industria nazionale poté appron-

tare nuovi aerei su cui si riequipaggiarono i reparti: i biplani Farman 1914, Caudron G.3 e Voisin, tutti di progetto francese, lenti ma più sicuri e affidabili e con migliori motori. Sempre in estate entrava in servizio un aereo rivoluzionario che portava la tecnica italiana all'avanguardia nel mondo, il bombardiere trimotore Caproni. Dal primo esemplare, il 478, preso in carico dal cap. Salomone il 23 luglio, i trimotori del costruttore trentino crebbero di numero, di prestazioni e di importanza fino a diventare il simbolo stesso dell'aviazione italiana, usati anche dai nostri alleati e oggetto di un imponente programma di costruzione in America.

Il 1° novembre 1915 il Comando Battaglione Squadriglie Aviatori assunse le funzioni di Comando del Gruppo Squadriglie del Comando Supremo, ossia le prime quattro squadriglie «da offesa» su Caproni, il primo nucleo organico al mondo destinato al bombardamento strategico, la nuova tragica arte militare di cui l'italiano Giulio Douhet diventava il profeta. Un'altra specialità si andava formando, quella della caccia, nata con le Sezioni da difesa costituite inizialmente con l'Aviatik, un biplano di progetto tedesco. Mentre sul fronte francese la caccia era già una realtà, sul fronte italiano gli aerei austriaci volavano ancora con impunità. Solo il 6 aprile 1916 l'aviazione italiana ebbe la sua prima vittoria ufficiale, quando Francesco Baracca, ai comandi del Nieuport 1451, costrinse a prender terra il Brandenburg 61.57 degli austriaci Ott e Lenarcic. Vittoria ufficiale, però, perché dai dati austriaci risulta che già il 19 novembre 1915 un Albatros era stato abbattuto da un ignoto Nieuport italiano, e in febbraio un altro nemico abbattuto era stato rivendicato dal Farman di Marco Ajmone e Giuseppe Locatelli.

Nella primavera del 1916 comunque l'aviazione

aveva trovato una sua struttura, l'aeroplano si era già evoluto secondo linee di sviluppo precise: il bombardiere, il caccia, il ricognitore (e di questo una suddivisione, l'aeroplano da osservazione per artiglieria, della quale esisteva un Gruppo speciale con le sue squadriglie di Caudron). Le squadriglie si erano egualmente evolute, e dal 1° dicembre 1915 erano definite da Offesa, da Ricognizione e Combattimento, da Artiglieria e da Caccia.

L'8 aprile 1916 fu stabilito un radicale cambiamento nella numerazione delle Squadriglie aeronautiche, stabilendo un sistema unificato che è durato fino al giorno d'oggi. I numeri da 1 a 24 furono riservati alle squadriglie da bombardamento, quelli dal 25 al 40 alla ricognizione, dal 41 al 69 alle squadriglie per l'Artiglieria, e dal 70 in poi alla Caccia.

Per tutto il 1916 e il 1917, mentre l'Esercito si sacrificava nelle tragiche battaglie dell'Isonzo fino alla conquista di Gorizia per poi arrestarsi sulle insanguinate pietraie del Carso, l'aviazione crebbe lentamente, rinforzando i suoi reparti di Caproni, che erano entrati nella cronaca e nella gloria il 18 febbraio 1916 quando, attaccato da caccia nemici nel bombardamento di Lubiana, il cap. Oreste Salomone riportava al campo il suo Caproni con a bordo i cadaveri del cap. Bailo e del ten. col. Barbieri, il comandante del Battaglione Squadriglie Aviatori, e si guadagnava la prima Medaglia d'Oro al Valor Militare dell'Aeronautica. I reparti da ricognizione venivano equipaggiati con i Savoia Pomilio SP.2 e SP.3, biplani di formula arcaica con travi di coda ed elica propulsiva, ma relativamente sicuri e di buone prestazioni, mentre le squadriglie da caccia ricevevano il Nieuport XI, detto Bébé, un maneggevole caccia francese costruito su licenza dalla Macchi.

Al 1° settembre 1916 la forza mobilitata comprendeva 369 piloti (140 ufficiali, 229 di truppa), 162 osservatori, 123 mitraglieri. Gli apparecchi a quella data erano: 43 Caproni, 121 Farman, 28 Voisin, 38 Caudron monomotori (G.3) e 7 bimotori (G.4), 63 Nieuport, 16 Aviatik, 12 FBA, per un totale di 328, in sette gruppi e 42 squadriglie.

Mentre l'Aeronautica contribuiva alle battaglie dei fanti, i mezzi di comunicazione costruivano il suo mito: nasceva un nuovo termine, l'Asso, il pilota da caccia che collezionava abbattimenti come un cavaliere antico vittorie nei tornei, e i nomi degli assi diventavano conosciuti in tutta la nazione: Baracca, Olivari, Piccio. La costruzione del mito non corrispondeva ai sentimenti dei piloti: Baracca, il cavaliere generoso, Baracchini, il combattente solitario, Olivari, il tecnico, non amavano le costruzioni della stampa popolare. Ma in Italia, a differenza che negli altri paesi, furono riconosciuti come eroi non solo i piloti da caccia, ma anche i bombardieri e gli assi della ricognizione, i dirigibilisti e i piloti di idrovolanti. Il cinismo degli anni moderni non è adatto a riscoprire quelle figure perché tutta la storia dell'aviazione nella Grande Guerra rivela una serie di figure meravigliose, alcune rimaste nell'arma azzurra fino ai tempi nostri (Zapelloni, Matricardi, Valle, Pricolo, Ranza, Scaroni), altre scomparse ma ricordate, se non altro, attraverso le parole di D'Annunzio, come Miraglia, Keller, Ancillotto, Lisa e così via, centinaia di figure che ancora colpiscono con il loro fascino i pochi che si aggirano fra le vecchie carte, dai principi come Ruffo di Calabria e Lanza di Trabia fino ai carrettieri come Ticconi.

Nell'aprile 1917 entrò in vigore un nuovo ordinamento per l'Aeronautica in guerra e furono costituiti i

Comandi di Aeronautica per le Armate e il Comando di Raggruppamento Squadriglie da Bombardamento, mentre si formavano nuove squadriglie e nuovi gruppi. Nuovi aerei entravano in servizio: bombardieri Caproni più potenti da 450 hp, gli splendidi caccia Spad generosamente forniti dalla Francia, piccoli e veloci con motori Hispano Suiza, che piacquero moltissimo ai piloti italiani (e restarono in servizio fino al 1925), Nieuport 17 con motore rotativo da 110 hp anch'essi costruiti dalla Macchi, e i ricognitori SAML, derivati dall'Aviatik, dall'aspetto onesto e tranquillo e le cui qualità furono in seguito dimostrate da una longevità incredibile.

Il rafforzarsi dell'arma aerea è dimostrato dal progredire delle vittorie aeree: un solo abbattimento dovuto alla contraerea nel 1915, 56 vittorie in duelli aerei e 15 della contraerea nel 1916, 170 vittorie aeree e 23 successi della contraerea nel 1917, per arrivare rispettivamente a 304 e 59 successi nel 1918. E considerare gli aeroplani è solo una parte del nostro sforzo bellico nel cielo. Vi erano i dirigibili, che furono in azione dal primo giorno di guerra all'ultimo, impresa che non fu compiuta da nessun altro paese, nemmeno dalla Germania con i suoi Zeppelin, e che colpirono il nemico con innumerevoli efficaci bombardamenti, di giorno e di notte. Vi erano gli aerostieri che, dai loro palloni vincolati a terra da una fune, guidavano il tiro dell'artiglieria sfidando i rabbiosi attacchi della caccia nemica, di cui un solo proiettile avrebbe fatto esplodere il loro pallone gonfiato con idrogeno. Vi era infine l'Aviazione della Regia Marina, un'arma nobilissima creata da uomini eccezionali come Calderara, Guidoni, Ginocchio, Miraglia, che dai primi voli incerti su macchine di produzione straniera era diventata sempre più forte, volando con macchine costruite dalle nostre

ditte Macchi e Savoia, e che sfidava attraverso l'Adriatico l'altrettanto valorosa aviazione della Imperial Regia Marina. Da Venezia, gli idrovolanti estesero le loro basi a tutto l'Adriatico fino a Brindisi, e poi si stabilirono in una rete di basi su tutte le coste per proteggere le nostre navi dall'insidia dei sottomarini. Oltre ai lenti idrovolanti da ricognizione e bombardamento, gli FBA e i Macchi L.3, si ebbero poi i veloci idrocaccia Macchi M.5, e la Marina creò anche una sua forza aerea terrestre, prima con una squadriglia di Caproni, poi con numerose squadriglie da caccia e bombardamento. Progressivamente il controllo dell'Adriatico passò in mano nostra, gli idrovolanti austriaci che avevano bombardato Venezia furono costretti alla difensiva, e furono le basi di Pola, Durazzo, Cattaro a subire il nostro martellamento contro le navi da guerra all'ancora. E anche la Marina ebbe le sue vittorie, ben 132, e i suoi assi, Pierozzi e Martinengo.

Infine vi erano le operazioni dell'Aeronautica sui fronti minori: l'Albania, dove agivano tre nostre squadriglie da caccia, bombardamento e ricognizione; la Macedonia, dove il nostro corpo di spedizione ebbe il suo appoggio aereo; la Libia, dove i turchi alimentavano la guerriglia e dove agivano i Farman e i Caproni; e infine il fronte interno, con la creazione di una grande quantità di sezioni, prima, e di squadriglie, poi, per difendere le nostre città dai possibili attacchi degli Zeppelin.

La situazione relativamente stabile della guerra aerea sul fronte italiano fu radicalmente cambiata con l'offensiva nemica di Caporetto. Alle squadriglie austriache, formate in buona parte da valorosi ma anche da piloti non restii dallo sgombrare il campo alla vista di un'ala tricolore, si affiancarono numerose squadriglie germaniche che portarono l'esasperata aggressi-

vità del fronte occidentale. Mentre la nostra resistenza vacillava, l'Aeronautica fu chiamata alla sua prova più dura. I caccia si alzavano più volte al giorno, nel maltempo, e affrontavano le formazioni tedesche facendo pagare loro un prezzo carissimo. I ricognitori mitragliavano le truppe, i Caproni si abbassavano sulle linee per attaccare con bombe e mitragliatrici il nemico in avanzata, e perfino per lanciare rifornimenti alle nostre truppe isolate. Le perdite furono tremende: i soli Caproni persero ben 25 aerei ed equipaggi in quei tragici giorni dell'autunno 1917. Man mano che il fronte si ritirava, le squadriglie dovevano arretrare, abbandonare gli hangar, i depositi, gli aerei che non potevano mettersi in volo. Alcune squadriglie si consumarono nella lotta e furono decimate, come la valorosa 25^a Voisin, l'oscuro reparto delle centinaia di ricognizioni. Ma nessun reparto si sbandò. Tutti si portarono sui campi più arretrati, Padova, Brescia, la Comina, Arcade e continuarono la lotta. Fu nella sconfitta, non nella vittoria, che l'Aeronautica dimostrò forse al meglio la sua tempra, resistendo ai tedeschi a viso aperto, con il dolore nel cuore alla vista del territorio nazionale invaso, ma senza mai arrendersi.

Il 20 novembre 1917 la situazione della Forza era la seguente: 59 squadriglie e 2 sezioni con 378 apparecchi (ossia 59 Caproni, 9 Farman 100 hp, 5 Caudron, 59 Saml 200 hp, 1 SP.2, 55 SP.3, 19 SP.4, 28 Pomilio P, 6 SIA 7b, 31 Nieuport XI, 36 Spad 140 hp, 34 Hanriot Hd, 36 vari), 497 piloti (258 ufficiali e 239 di truppa), 284 ufficiali osservatori, 152 mitraglieri.

La resistenza culminò nella cosiddetta battaglia di Istrana, del 26 dicembre 1917. Un improvviso attacco al nostro campo di aviazione da parte di un fortissimo stormo tedesco fu affrontato dai nostri caccia decollati sotto le bombe, e gli spavaldi tedeschi furo-

Organizzazione dell'Aeronautica Militare al 1° gennaio 1917

IV Gruppo Pordenone (Comando Supremo)

- 1ª Squadriglia Caproni, Comina
- 2ª Squadriglia Caproni, Aviano
- 3ª Squadriglia Caproni, Aviano
- 4ª Squadriglia Caproni, Aviano
- 6ª Squadriglia Caproni, Aviano
- 7ª Squadriglia Caproni, Aviano
- 8ª Squadriglia Caproni, Comina
- 10ª Squadriglia Caproni, Campofornido
- 13ª Squadriglia Caproni, Comina

III Gruppo Verona (Aeronautica I Armata)

- 1ª Squadriglia Idro FBA, Desenzano
- 5ª Squadriglia Caproni, Verona
- 9ª Squadriglia Caproni, Verona
- 31ª Squadriglia Farman, Verona
- 32ª Squadriglia Farman, Villaverla
- 71ª Squadriglia Nieuport, Villaverla
- 72ª Squadriglia Aviatik, Brescia
- 73ª Squadriglia Nieuport, Verona
- 75ª Squadriglia Nieuport, Verona
- VII Gruppo Nove di Bassano (Aeronautica I Armata)
- 46ª Squadriglia Farman, Castenedolo e Trizzino
- 49ª Squadriglia Caudron, Nove di Bassano

II Gruppo Udine (Aeronautica II Armata)

- 27ª Squadriglia Farman, Campofornido
- 29ª Squadriglia Farman, Cavazzo Carnico
- 30ª Squadriglia Farman, Chiasiellis
- 35ª Squadriglia Voisin, Campofornido
- 76ª Squadriglia Nieuport, S. Maria la Longa

VI Gruppo Oleis (Aeronautica II Armata)

- 41ª Squadriglia Caudron, Oleis
- 45ª Squadriglia Farman, Oleis

I Gruppo S. Maria la Longa (Aeronautica III Armata)

- 25ª Squadriglia Voisin, Pozzuolo del Friuli
- 26ª Squadriglia Voisin, S. Maria la Longa
- 28ª Squadriglia Farman, Chiasiellis
- 36ª Squadriglia Farman, S. Maria la Longa
- 77ª Squadriglia Nieuport, Cascina Farello

V Gruppo Chiasottis (Aeronautica III Armata)

- 42ª Squadriglia Caudron, Medeuza
- 43ª Squadriglia Caudron, Bolzano (fr. S. Giovanni al Natisone)
- 44ª Squadriglia Caudron, Gonars

III Gruppo (Albania)

- 11ª Squadriglia Caproni, Tahiraqua
- 34ª Squadriglia Farman, Valona
- Sezione Nieuport, Tahiraqua

no sbaragliati: ben undici bombardieri nemici, compresi alcuni bimotori, furono abbattuti senza alcuna perdita da parte nostra in quella che è rimasta una delle più nette e decisive vittorie aeree di tutti i tempi.

Le terribili perdite di Caporetto scossero l'Aeronautica, ma non la fiaccarono. L'industria nazionale, in continua crescita, forniva nuovi aerei: per i caccia, era arrivato l'Hanriot HD, un altro biplano francese costruito dalla Macchi, dalle larghe ali, sicuro e maneggevole: un aereo, fu detto, così affidabile da trasformare in un asso anche un pilota modesto. Per i ricognitori, la SIA (della FIAT) aveva fornito il SIA 7b,

e la Pomilio il tipo P, prima i PC e PD, poi il PE: tutti aerei velocissimi, che avevano suscitato grandi speranze. Altre macchine potenti erano in preparazione nei nostri stabilimenti: gli enormi triplani Caproni 4, il potente bombardiere SIA 9b, ma soprattutto un nuovo e strano aereo, lo SVA, dalle ali con i montanti a W e dalla fusoliera triangolare in legno. Lo SVA ebbe una strana storia. All'inizio fu rifiutato e deriso; sembrava, dicevano i veterani, un carretto, era grosso e pesante, ben diverso dagli agili caccia francesi, e poi chi aveva voglia di volare su un aereo italiano? Ebbe una lunga gestazione e per ben sei mesi a cavallo fra il 1917 e il

Aeronautica Militare - Situazione al 1° marzo 1918

Comando d'Aeronautica del Comando Supremo

IV Gruppo - San Pelagio, Squadriglie 1, 5, 8, 13 Ca.3

XI Gruppo - Verona, Squadriglie 4 e 6 Ca.3, Verona e 181 Ca.4, Ghedi

XIV Gruppo - Padova, Squadriglie 2, 7, 9, 10, 16 Caproni

X Gruppo - Istrana, Squadriglie 70 e 82 Hd, Istrana, 87 SVA, Ghedi, 91 Spad, Quinto 5ª Sezione di Difesa - Padova

Comando d'Aeronautica I Armata

III Gruppo - Verona, Squadriglie 61 SP, 75 Ni, 134 P, 1 Sezione Farman

IX Gruppo - Castenedolo, Squadriglie 37 SP3, 62 SP4, 72 Ni, 120 SAML, Sez. F. Castenedolo, 113 SAML, Medole

XVI Gruppo - Sovizzo, Squadriglie 31 SP3, 71 Spad, 121 SAML, 135 P, 1 Sez. SVA

Comando Aeronautica Truppe degli altipiani

VII Gruppo - Nove di Bassano, Squadriglie 26, 32, 33, 3ª sez. 24ª SIA

XV Gruppo - S. Pietro in Gu, Squadriglie 78 Hd, 79 Ni, 2ª sez. SVA, Nove di Bassano, 115 SAML, 139 P, S. Pietro in Gu

Comando Aeronautica III Armata

I Gruppo - Fossalunga, Squadriglie 112 P, 117 SAML, 131 P, V Gruppo - Carpenedo, Squadriglie 23 SP3, 28 SIA, 118 SAML

1ª sez. 24ª, Marcon, 38 SIA, 39 SAML, Cà Tessera III Gruppo - Marcon, Squadriglie 77 e 80 Hd e Spad

Comando Aeronautica IV Armata

II Gruppo - Trucca, Squadriglie 114 P, 132 P, 133 P, Casoni

VI Gruppo - Rossano, Squadriglie 76 e 81 Hd, Isola di Carturo

XII Gruppo - Cittadella, Squadriglie 22 SIA, 35 SIA, 36 SIA, 2ª sez. 24ª, Casoni, 27 SIA, 48 G4, Castel di Godego

Albania XVI Corpo d'Armata

VIII Gruppo - Valona, Squadriglie 11 Ca, Tahiraga, 85 Ni, Piskupi, 116 SAML, Valona

Macedonia 35ª Divisione

Squadriglie 73 Ni, 111 SAML, Salonicco

Francia

XVIII Gruppo, Squadriglie 3, 14, 15 Ca.3

Colonia (Libia)

Squadriglie 12 Ca, 106 SP, Sez. Difesa, Tripoli e 104 F, Bengasi

1918 fu relegato alla valutazione nei Centri di Formazione Squadriglie. Ma quando entrò in azione, fu affidato ai migliori piloti, i più esperti tratti dalle squadriglie da ricognizione e da caccia, come Locatelli, Palli, Palma di Cesnola, e diventò l'aereo meraviglioso, il protagonista delle ricognizioni più lontane e audaci, degli attacchi a volo radente contro Innsbruck, più veloce di qualunque caccia. La sua forma inusuale diventò conosciuta, fino a che l'impresa del volo su Vienna lo fece diventare il massimo simbolo della tecnica e dell'ardimento italiano. Lo SVA fu uno dei pochi aerei veramente grandi della storia ma, come ad altri aerei di pari valore (il Mustang, il B-17, il SIAI S.55) gli occorre molto tempo per dimostrare la sua vera grandezza.

Il 1° marzo 1918 venne sciolto l'Ufficio Servizi Aeronautici del Comando Supremo e costituito il Comando Superiore di Aeronautica, che fu assegnato al Gen. Bongiovanni. Nei primi sei mesi del 1918 il fronte si era stabilizzato e la nostra Aeronautica, ristabilita le misure a Istrana, aveva riacquisito il dominio del cielo.

Dagli Alleati erano arrivati aiuti, due squadriglie da caccia e diverse da ricognizione francesi, e due squadriglie da caccia e altrettante da ricognizione inglesi, non molto impegnate le prime, attivissime invece le seconde, dall'incredibile coraggio e combattività, ma forse troppo pronte a rivendicare vittorie e a pensare di essere state esse sole a salvare l'Italia. Questo aiuto non fu però a senso unico, perché contemporaneamente un Gruppo di bombardieri Caproni fu inviato in Francia a portare un nostro contributo, non solo simbolico, alla lotta degli Alleati. Infine occorre ricordare l'apporto degli americani: molte centinaia di valorosi giovani che furono adde-

strati presso la scuola di Foggia (troppo lentamente rispetto alla loro ansia di andare in volo e di andare in guerra), e molti dei quali fecero in tempo ad entrare in azione nelle nostre squadriglie Caproni, mentre altri formavano una squadriglia di idrocaccia a Ravenna. In un esempio di fratellanza d'armi che fu ricordato a lungo, gli americani dimostrarono il loro amore per l'Italia e il loro valore, subendo molte perdite e meritandosi, fra l'altro, una Medaglia d'oro e la prima *Medal of Honor* americana concessa ad un pilota navale. Numericamente, la situazione degli apparecchi al fronte al 10 aprile 1918 era la seguente:

	Caccia	Bombardieri	Ricognitori
Italia	232	66	205
Francia	0	0	20
Inghilterra	54	0	26
Totale	286	66	251

I combattimenti più duri di tutta la guerra ebbero luogo in occasione della battaglia del Piave, nel giugno 1918, nel corso della quale si ripeterono gli eventi dell'ottobre 1917: i caccia continuamente in volo, i ricognitori e i bombardieri a volo radente contro le trincee nemiche.

Ma questa volta la vittoria fu totalmente nostra, così come nostra fu la vittoria sul terreno (e forse fu quella decisiva di tutto il conflitto, perché distrusse le forze e la volontà della Duplice Monarchia e lasciò la Germania da sola, avviata verso il collasso che si verificò nel novembre 1918 senza ulteriori battaglie). E la vittoria fu anche nettissima: ben 72 apparecchi austriaci furono abbattuti nel giugno 1918, a fronte di nostre perdite numericamente irrisorie. Irrisorie, ma dolorose, perché in esse fu compreso Francesco Baracca, il nostro massimo asso, caduto sul Montello

mentre attaccava a bassa quota.

A questo punto, il dominio dell'aria doveva essere sempre più saldamente in nostra mano, ma l'Aeronautica scontò lo sviluppo troppo precipitoso dell'industria. I ricognitori SIA 7b, assegnati a numerose squadriglie, si rivelarono delle trappole mortali perché perdevano le ali e furono tutti radiati nell'estate 1918. I Pomilio, altrettanto veloci, erano anch'essi pericolosi: erano stati già sospesi dal volo nel dicembre 1917, ma continuarono a presentare problemi di instabilità che misero in crisi parecchie squadriglie. I Caproni 4 ebbero anch'essi ripetuti incidenti e le loro squadriglie dovettero essere ritirate dall'impiego.

Uno dei risultati negativi di questa crisi fu che nell'estate del 1918, nonostante l'industria fosse entrata in massima produzione e la imponente organizzazione delle scuole di volo sfornasse in abbondanza i nuovi piloti, gli apparecchi pronti al combattimento non aumentarono.

Alla vigilia della battaglia del Piave, a metà giugno, in zona di guerra vi erano 520 apparecchi, di cui 348 disponibili; tre mesi dopo, il 15 settembre, ve ne erano

650, di cui 335 disponibili.

Fu solo dall'ottobre in poi che il movimento si accelerò, moltiplicandosi la formazione delle squadriglie e l'entrata in linea di apparecchi sempre più efficienti e micidiali, come i nuovi Caproni Ca.5, il SIA 9b, gli SVA da bombardamento, i caccia Balilla.

Dopo una lunga stasi, durante la quale il generale Diaz preparò l'Esercito per la vittoria finale da ottenersi non più con il sangue dei fanti ma con la superiorità dei mezzi, dell'intelligenza e della volontà sul nemico, l'Italia era pronta all'ultima spallata, alla distruzione dell'esercito nemico nella battaglia di Vittorio Veneto.

Il 23 ottobre si costituivano la Massa da Caccia con le squadriglie 70, 71, 72, 77, 82 e 91 e la Massa da Bombardamento coi Gruppi IV, XI, XIV, il Gruppo Triplani della Regia Marina, lo Stormo SIA 9b, la Squadriglia San Marco, la 161ª SIA 9b, e due squadriglie di Ca.600 hp di nuova formazione (la 203ª e la 204ª).

Al 30 ottobre le forze dell'Aeronautica sui fronti italiano, francese e dei Balcani (escludendo quindi le squadriglie nelle Colonie e quelle da difesa) erano le seguenti:

	Squad.	Sez.	Aerei	Piloti	Osserv.	Mitragl.
Caccia	16		341	320		
Servizio di Corpo d'Armata	26		249	297	318	
Ricognizione Strategica	3	5	108	91	19	
Bombardamento Caproni	13		69	167	66	105
Servizi Speciali Gruppo I	1	1	8	14	6	6
Bombardamento SIA 9b	1		11	6	7	2
SVA lancia-spezzi	2		22	35		
Idrovolanti	1		7	5	5	6
Squadriglia UM	1		5	5	5	
Totali	64	6	820	940	426	119

**MEZZI AERONAUTICI IN PIENA EFFICIENZA DISPONIBILI PER
OPERAZIONI DI GUERRA AL 4 NOVEMBRE 1918**

Gruppo	Sede	Squadriglie	Sede	Aerei tipo	n.
MASSA DA CACCIA					
X	Gazzo	70, 82	Gazzo	HD	37
XVII	Quinto di Treviso	71	Quinto di Treviso	Spad	13
		72	Quinto di TV	HD	13
		91	Quinto di TV	Spad	12
		77	Marcon	Spad	13
MASSA DA BOMBARDAMENTO					
IV	San Pelagio	1, 5, 8, 13	San Pelagio	Ca.3	8
XIV	Arquà Petrarca	2, 7, 10	Arquà Petrarca	Ca.3	8
XI	Padova	4	Padova	Ca.43	0
		6	Padova	Ca.5	8
XXII	Busiagio	89	Busiagio	SVA.6	8
Regia Marina		181, 182	Poggio Renatico	Ca.4	6
		1° S.N. S. Marco	Venezia	vari	7
		87	San Pelagio	SVA	14
		Sez. Cavalleria	San Pelagio	SVA	7
Dirigibili: F5, M19, M11, F6, M14					
COMANDO AERONAUTICA DELLA III ARMATA					
V	Carpenedo	38, 39	Malcontenta	PE	11
XIII	Marcon	80	Marcon	HD	13
I	Capernedo	131	Marcon	PE	7
		5° Sez. SVA	Marcon	SVA	6
Gr.S.I.	Ca' Tessera	9	Ca' Tessera	Ca.3	3
		Mista	Ca' Tessera		3
COMANDO AERONAUTICA DELLA VIII ARMATA					
XV	Paese	115	Fossalunga	SAML	15
		56	Fossalunga	SVA	15
XIX	Falze	23, 114, 118	Istrana	PE	16
XXIII	San Luca	78, 79	San Luca	HF	34

COMANDO AERONAUTICA DELLA IV ARMATA

II	Castel di Godego	27	Castel di Godego	PE	8
VI	Casoni	76, 81	Casoni	HD	34
XII	Casoni	22, 36	Casoni	PE	12

COMANDO AERONAUTICA DELLA VI ARMATA

VII	S. Pietro in Gù	26, 32	S. Pietro in Gù	PE	13
		33	S. Pietro in Gù	SP.3	6
XXIV	Poianella	83	Poianella	Ni.	14
		2 ^a Sez. SVA	Poianella	SVA	2
		136	Villaverla	PE	0

COMANDO AERONAUTICA DELLA I ARMATA

III	Ganfardine	61 ^a	Ganfardine	PE	4
		75	Ganfardine	Ni.	17
		134 ^a	Ganfardine	PE	2
		1 ^a Sez. SVA	Ganfardine	SVA	3
		1 ^a Sez. Idro	Desenzano	FBA	3
		2 ^a Sez. Idro	Desenzano	FBA	3
XVI	Castelgomberto	31	Castelgomberto	PE	7
		121	Castelgomberto	SAML	4
		134B	Castelgomberto	PE	2

COMANDO AERONAUTICA DELLA VII ARMATA

XX	Brescia	74	Ponte S. Marco	HD	10
		113	Civitate Camuno	SAML	3
		120	Ponte S. Marco	PE	5
IX	Castenedolo	112	Castenedolo	PE	3
		6 ^a Sez. SVA	Castenedolo	SVA	2

COMANDO AERONAUTICA DELLA X ARMATA

		28	Malcontenta	PE	6
		34 Francese		AR	14
		139 Inglese		F2B	10
		28 Inglese		Camel	16
		66 Inglese		Camel	18

COMANDO AERONAUTICA DELLA XII ARMATA

		48	Castel di Godego	PE	7
		48 Sezione		PE	4
		22 Francese		AR	10
		254 Francese		AR	10
		561 Sez. Francese		Spad	6

L'Aeronautica svolse il suo ruolo fino in fondo anche nell'ultima battaglia, sbaragliò le forze austriache che ancora resistevano, mitragliò il nemico in ritirata, subì forti perdite (ma moltissimi piloti caduti nelle ultime azioni a bassa quota, a cominciare dallo stesso comandante di tutta la caccia, il ten. col. Piccio, rimasero prigionieri solo pochi giorni), ma ormai il suo spirito era diverso. Gli aeroplani volavano nel cielo della vittoria, arrivavano fino a Trento e Trieste a lanciare fiori, avevano raggiunto la loro meta.

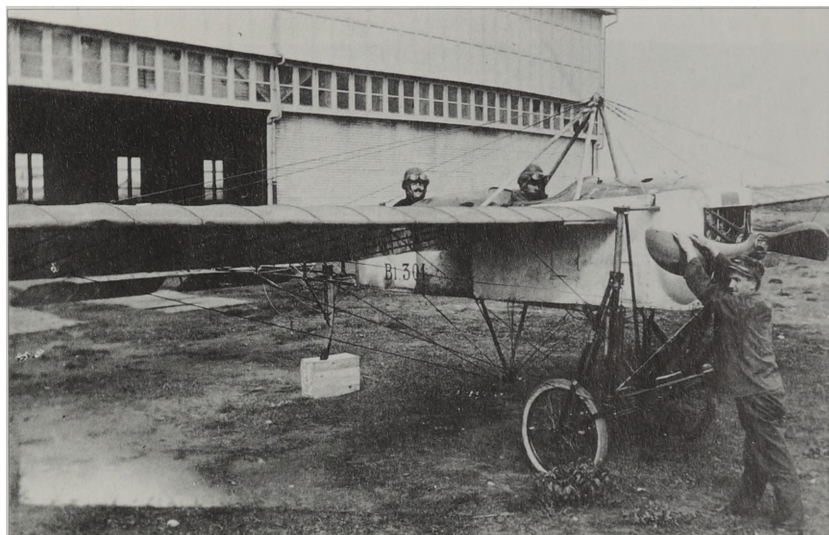
Il prezzo pagato era stato alto: 128 aeroplani ufficialmente abbattuti; in realtà, interpretando diversamente le cifre, almeno 4 volte di più, centinaia di aviatori caduti sia sul campo dell'onore sia, molto più amaramente, sui campi scuola. L'industria nazionale aveva fornito 382 apparecchi nel 1915, 1.255 nel 1916, 3.861 nel 1917, 6.523 nel 1918, e per il 1919 era pronta a moltiplicare la produzione: decine di stabilimenti avrebbero prodotto i nuovi bombardieri Caproni 5, gli

SVA, i nuovi idrovolanti M.9 ed S.9, i SIA 9b. Le scuole si erano moltiplicate e avevano affinato i metodi, il numero delle squadriglie, che per tutto il 1918 era rimasto praticamente fermo, si sarebbe moltiplicato con l'anno nuovo. Poi vennero l'Armistizio e la smobilitazione. Gli uomini che avevano retto questo sforzo immane, il generale Bongiovanni del Comando Superiore di Aeronautica e l'on. Eugenio Chiesa, commissario straordinario dell'Aeronautica, passarono ad altri compiti e il nuovo regime provvide a farli cancellare dalla memoria degli italiani. Oggi possiamo dire questo: che gli aviatori in grigio-verde hanno operato bene, hanno combattuto e vinto contro un nemico pari a loro, e spesso superiore, hanno lasciato un insegnamento professionale e morale che mantiene ancora oggi la sua validità, che conserva tutto il suo fascino incredibile (grazie a D'Annunzio secondo alcuni, nonostante D'Annunzio secondo altri) e che sta a noi riscoprire.

I biplani Maurice Farman, noti come «Longhorn» per i caratteristici pattini che sorreggevano anche i piani di profondità anteriori, equipaggiarono estesamente i reparti italiani negli anni 1913-14. Sotto la fusoliera si notano il tubo lanciabombe ed una scatola che potrebbe essere una macchina fotografica.



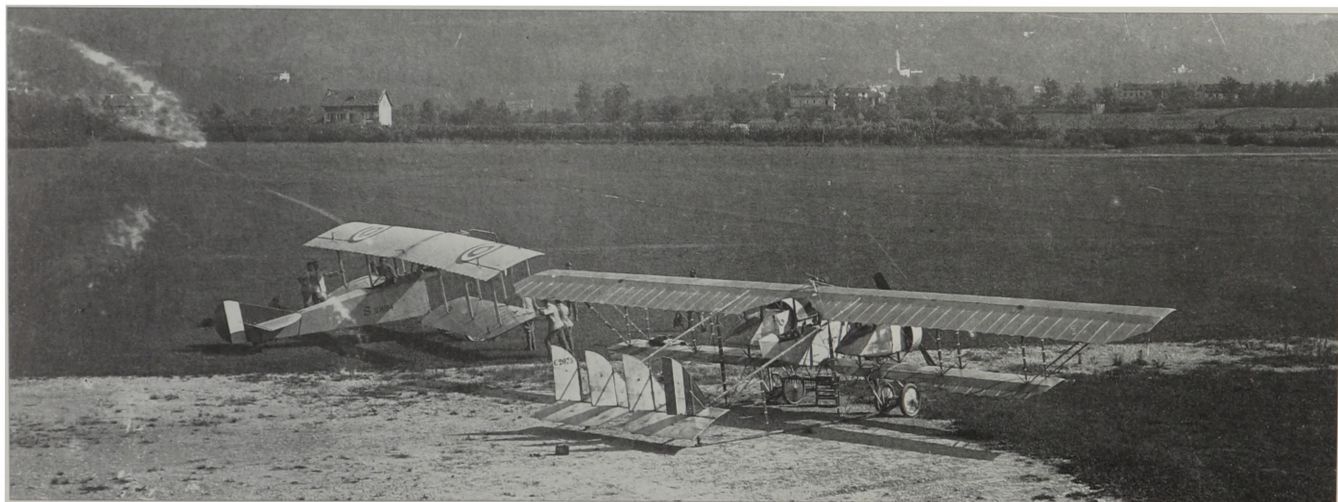
Un Blériot XI-2 di costruzione SIT. In servizio presso numerose squadriglie allo scoppio del conflitto, questi monoplani furono presto ritirati e destinati all'addestramento.





Più che nei mezzi tecnicamente modesti, la forza dell'aeronautica italiana prebellica stava nei quadri. Davanti a questo Macchi Parasol, un tipo ritirato dal servizio per le sue insufficienti caratteristiche, stanno da sinistra il tenente Guido Tacchini, il capitano Pier Ruggero Piccio e il tenente Valdimiro: il primo fu poi comandante della 70^a Squadriglia, il secondo divenne comandante generale della Regia Aeronautica.

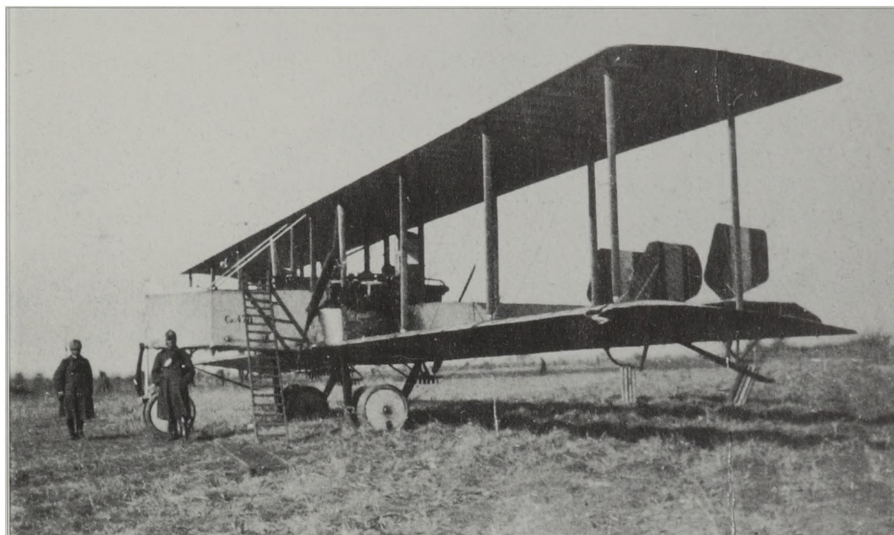
Il SAML 2884 ed il Caudron G.4 2075 su un campo italiano sono indicativi della dipendenza dalla tecnologia straniera: il primo era una estrapolazione dal tipo Aviatik tedesco, il secondo un'importazione diretta.



Un biplano Voisin della 7ª Squadriglia in fase di armamento. La natura propagandistica dell'immagine è resa evidente dall'assenza della mitragliatrice anteriore.



I bombardieri Caproni, entrati in servizio nel luglio 1915, rappresentarono la prima e maggiore affermazione della nascente industria aeronautica nazionale.





Nel primo triennio di guerra i reparti da ricognizione furono dotati principalmente dei tipi Farman 1914, la cui architettura tradiva l'impostazione sostanzialmente immutata dal periodo pioneristico.



Il biplano SP.2 costituiva una rivisitazione del classico disegno Farman, eseguita a cura degli ingegneri Savoia e Pomilio della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare.



Analoga dipendenza dall'estero si ebbe anche per gli idrovolanti: i diffusissimi FBA, scaramanticamente ribattezzati «Fate Bene Attenzione», erano costruiti su licenza della Franco-British Aviation.



Dopo i vani tentativi eseguiti con apparecchi biposto, la specialità caccia ebbe nel Nieuport 11 la sua prima efficace dotazione. La foto mostra la produzione in serie presso la Nieuport-Macchi di Varese.

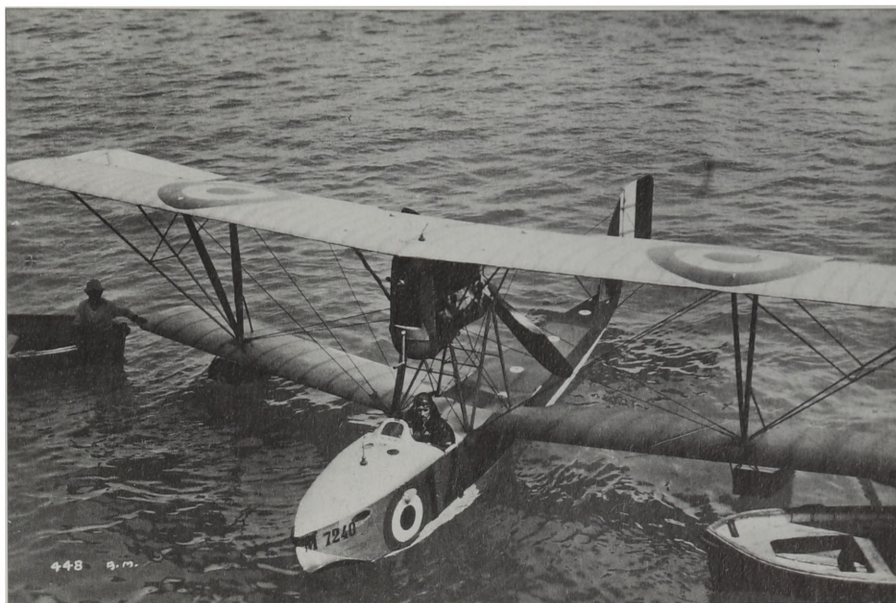


Atterraggio di un Nieuport 17 derivato dal tipo 11 con l'introduzione del motore da 110 CV.

Schieramento al completo della 113ª Squadriglia SAML, con nove aerei e 27 equipaggi di volo.

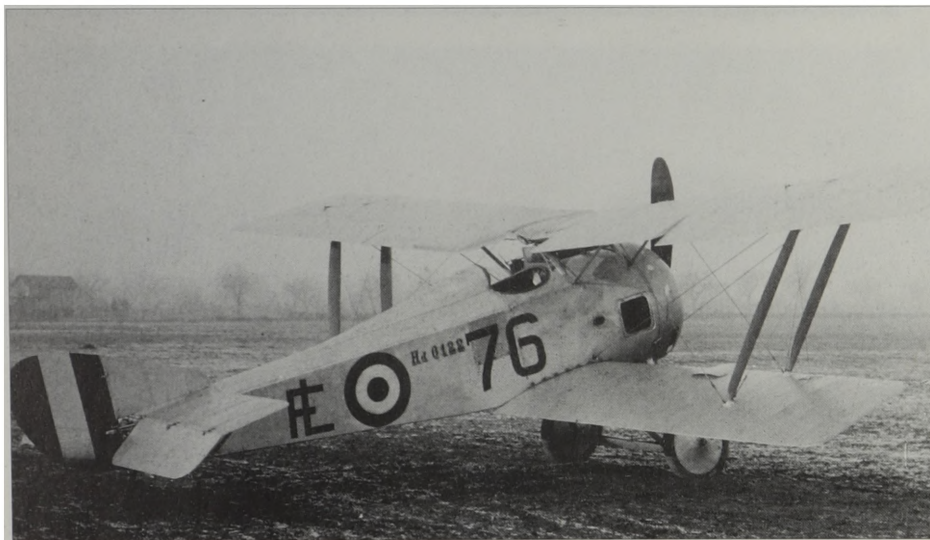


Abbinando a un nuovo scafo a cellula sesquiplana Nieuport, immediatamente riconoscibile per il caratteristico montante a V, l'ingegner Alessandro Tonini elaborò l'idrocaccia Macchi M.5.



L'evoluzione della formula Farman proseguì ben oltre i limiti del ragionevole: l'andamento tondeggiante della gondola di pilotaggio dell'SP.2 non favorì il miglioramento delle prestazioni rispetto agli antiquati velivoli francesi.





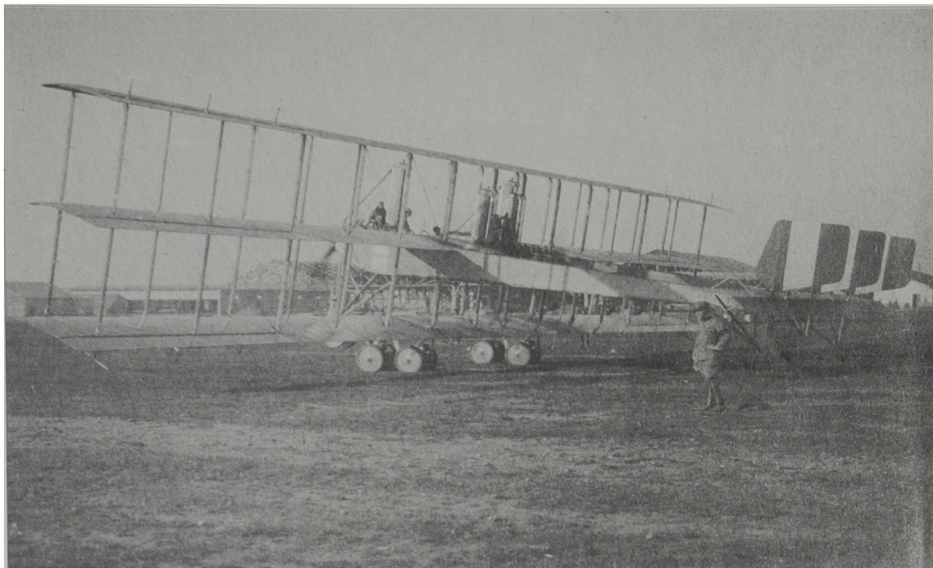
Dal 1917 i reparti italiani ricevettero i nuovi caccia Spad VII e Hanriot HD.1. Entrambi erano di origine francese, ma mentre il primo non fu mai prodotto in Italia, il secondo conobbe una larga produzione presso la Nieuport-Macchi. Il monogramma FL in fusoliera indicherebbe l'uso dell'HD.1 illustrato da parte dell'asso Francis Lombardi.

**Altro diffuso ricognitore era il
Caudron G.3, anch'esso
di origine francese
e successivamente riprodotto
su licenza dalla torinese AER.**



**I ricognitori SIA 7B, commessi in
gran numero all'azienda
aeronautica della Fiat,
si rivelarono strutturalmente
fragili e dovettero essere
precipitosamente radiati
dal servizio.**

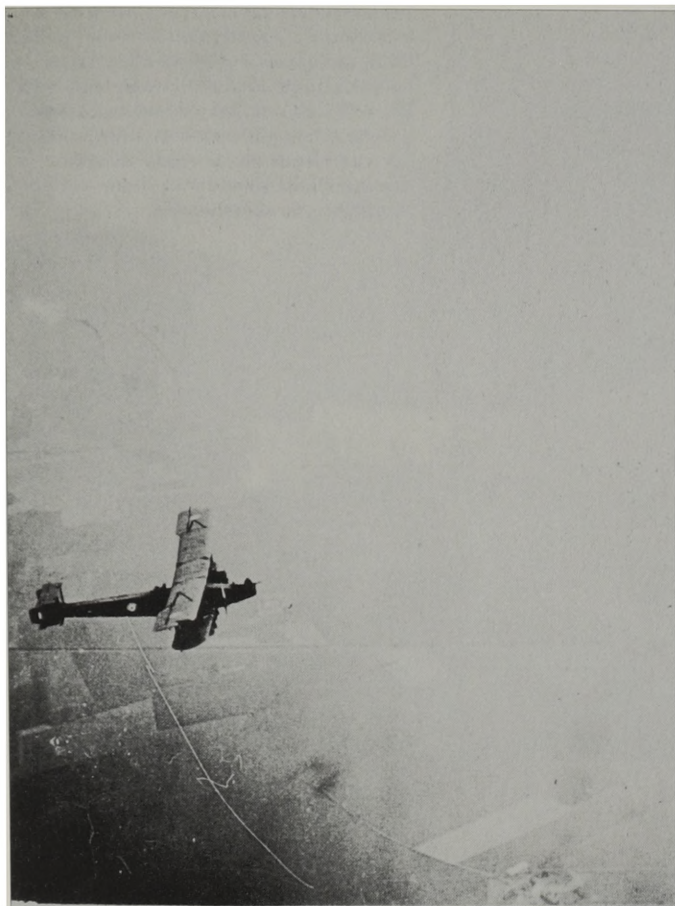




Ripetendo su scala maggiore il concetto modulare che dal monoplano Ca.18 aveva portato all'ottimo bombardiere biplano bitrave Ca.3, Caproni presentò nel 1916 il triplano Ca.4. Nonostante la sua maestosità, l'aereo ebbe ridotta diffusione a causa di continue difficoltà tecniche.



Un ricognitore Pomilio. Benché poco considerata nella letteratura postbellica, durante il conflitto la specialità da ricognizione veniva tenuta in grande considerazione.



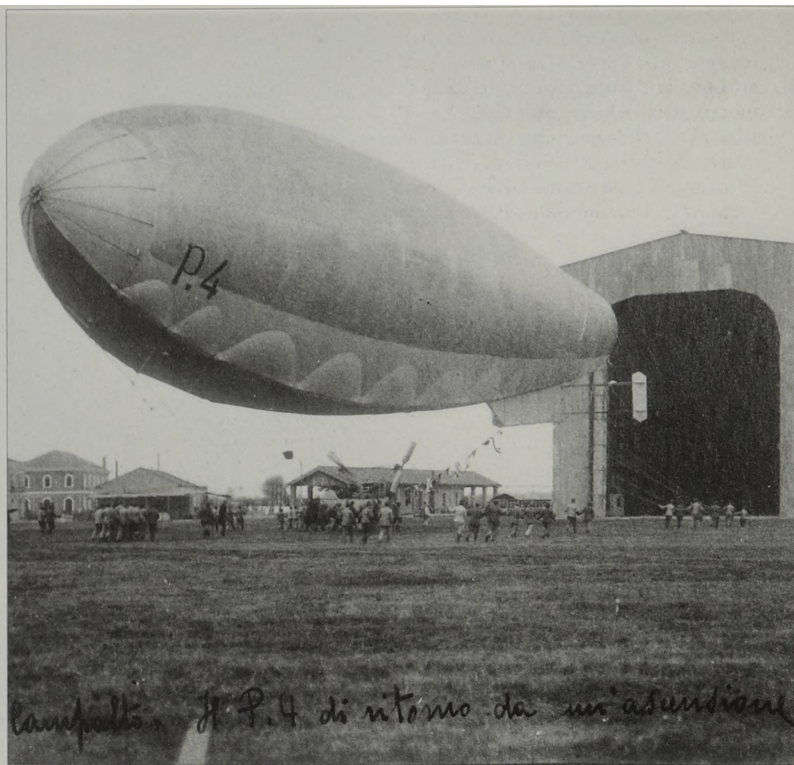
Secondo la didascalia originale, questo bombardiere pesante inglese Handley Page sarebbe in volo su Arsiero. In realtà il contributo alleato consistette per i francesi in due squadriglie da caccia (di cui una schierata al Lido per la difesa di Venezia) e diverse da ricognizione e per gli inglesi in due di ciascuna specialità. I britannici mostrarono in egual misura determinazione nel combattere ed esagerazione nel valutare il proprio successo.



Il personale di manovra e le attrezzature necessarie ad un pallone fisso da osservazione dimostrano eloquentemente la maggior utilità e flessibilità dell'aeroplano.



Il maggiore Francesco Baracca, a sinistra, fu il primo asso italiano. Questa foto, ripresa il 1° giugno 1918, lo mostra con il tenente Ferruccio Ranza.



La guerra vide i dirigibili impegnati in compiti ardui e rischiosi. Ai tipi di elevata cubatura erano affidate le azioni offensive e le ricognizioni strategiche. Nella foto il P.4.

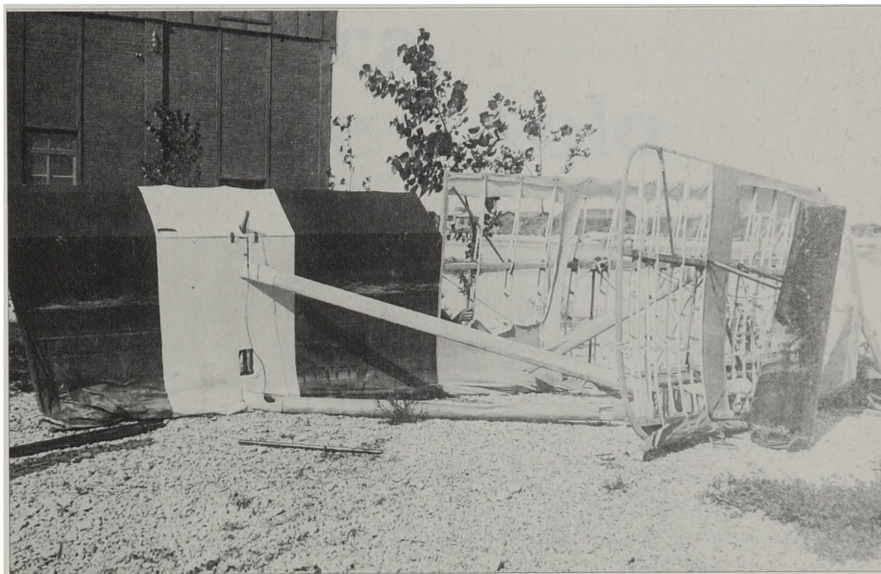
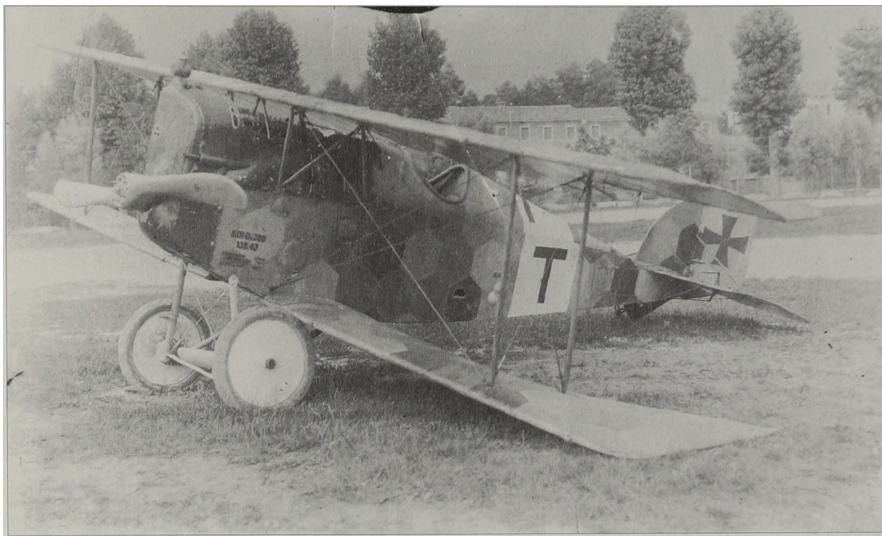
. Le forze austriache fecero ampio uso dei biplani Hansa-Brandenburg C.I in versioni sempre più evolute. L'esemplare 27.35 appartiene al secondo lotto di produzione Phönix, con motore Daimler da 160 o 185 cavalli. L'altro, riconoscibile per la croce a braccia diritte adottata sul finire del conflitto, era di costruzione UFAG e venne trovato abbandonato all'armistizio.





L'UFAG W13 era uno dei più pesanti idrovolanti in linea presso l'aviazione di marina austro-ungarica. Propulso da un Austro-Daimler da 350 cavalli, l'esemplare matricola K383 entrò in servizio il 4 maggio 1918.

Sviluppato dall'ingegner Julius von Berg come monoposto da caccia in parallelo al C.I biposto da osservazione, l'Aviatik D.I fu tra i più diffusi caccia austriaci. L'esemplare 138.43 apparteneva ad un lotto di produzione Aviatik con motore Daimler da 200 cavalli. Si noti il caratteristico schema mimetico a esagoni introdotto a partire dal novembre 1917.



I resti bruciacchiati delle ali di un idrovolante austriaco abbattuto.

**«La Serenissima»,
l'impresa,
la tecnica,
D'Annunzio e il volo**

87^a Squadriglia Aeroplani «La Serenissima»

Gregory Alegi

Pur essendo l'87^a Squadriglia uno dei soli quattro reparti che abbiano avuto l'onore di vedere selezionato il proprio distintivo – sia pure nella variante guerresca con Vangelo chiuso realizzata da Piero Marussig per il biposto di D'Annunzio – per rappresentare nello stemma dell'Aeronautica Militare una specialità, in questo caso la ricognizione, se si esclude il celeberrimo volo su Vienna le vicende del reparto sono tuttora in larga misura sconosciute. Una misura significativa dell'impegno della «Serenissima» è certo data dall'elenco delle decorazioni concesse ai suoi uomini: promozione ad ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia per D'Annunzio e nomina di Palli e Locatelli a cavalieri; medaglie d'oro al valor militare ad Allegri e Locatelli; 16 medaglie d'argento, di cui 2 ciascuno a Contratti, Finzi, Granzarolo, Marzari; 5 medaglie di bronzo, di cui 2 a Pastorello; una croce di guerra a Ferretti.

Tutto questo, se testimonia della dedizione con cui gli equipaggi svolsero il proprio compito, non è però sufficiente a spiegarci la vita del reparto, a restituirne la quotidianità e le modalità operative, i rapporti tra gli appartenenti e con i comandi superiori. Si tratta di una situazione certo non nuova, compendiata nella totale assenza di storie di reparti italiani nella pubblicistica dedicata alla prima guerra mondiale: zero articoli in 30 anni, secondo i dati della rivista specializzata americana «Over the Front». In questo panorama riteniamo che la storia dell'87^a possa, costituendo il secondo punto di riferimento per valutare l'eccezionale violazione della capitale austriaca, offrire più d'un motivo d'interesse.

L'ordine di costituire l'87^a Squadriglia Aeroplani fu dato dal Comando Generale d'Aeronautica il 2 febbraio 1918, assieme a quello per l'86^a. Si veniva così

compiendo un iter avviato sin dal giugno 1917, quando la prospettiva di poter disporre in tempi brevi di forti quantità del nuovo aereo SV in costruzione presso l'Ansaldo aveva fatto avviare la formazione della 181ª Squadriglia. L'indisponibilità degli aerei, i cui primi esemplari furono disponibili per la valutazione operativa presso la 91ª Squadriglia Caccia solo nel mese di settembre, ritardò di pari tempo la nascita della 181ª, cui si affiancò dal 16 luglio anche la 182ª. Per tutto agosto entrambe ebbero il personale in addestramento a Torino ed i piloti alla scuola della Malpensa. Al 1º settembre i due reparti erano presso il Centro Formazione Squadriglie di Ghedi (poi spostatosi a Ponte San Pietro), ancora privi di aerei ma ora denominati rispettivamente 86ª ed 87ª Squadriglia. La numerazione, tipica della specialità caccia, rifletteva forse più le ambizioni della casa costruttrice che non i risultati delle prove operative: in quegli stessi giorni Baracca ed i suoi compagni davano infatti un giudizio negativo sulla vocazione dell'aereo, ormai noto come SVA ad indicare l'industria che lo realizzava, per questo particolare impiego.

Ad evitare che i ritardi nelle consegne costringessero all'inattività i piloti – sin dal 27 settembre era stato assegnato il ten. Natale Palli che, proveniente dalla 48ª Squadriglia, aveva effettuato il passaggio sullo SVA nei giorni 21-25 settembre –, questi vennero inviati dapprima alla scuola della Malpensa per ulteriore addestramento e poi, per tamponare le esigenze della ritirata di Caporetto, «in soprannumero» presso le squadriglie Nieuport al fronte: Palli ad esempio fu mandato con il suo SVA alla 75ª Caccia il 29 ottobre 1917. Sebbene nel dopoguerra sia stata spesso attribuita a Finzi e Masprone l'idea della squadriglia di aviatori veneti, le date sembrerebbero indicare un per-

corso diverso: il ten. Aldo Finzi, già compagno di Palli alla 43ª, risulta assegnato all'87ª solo il 1º novembre e giuntovi solo dopo aver effettuato il passaggio sul Nieuport presso il campo scuola di Cascina Costa il 3 dicembre. Il 10 dicembre, una settimana prima dell'arrivo di Finzi, l'Ufficio Servizi Aeronautici del Comando Supremo approvava la formazione di una squadriglia da ricognizione lontana su SVA: pur omettendone la documentazione il numero identificativo, la descrizione sembra coincidere con il ruolo poi effettivamente svolto dall'87ª.

Al 15 dicembre 1917 erano giunti a Ponte San Pietro i primi tre SVA, che andarono alla 1ª sezione dell'86ª, subito dichiarata pronta all'impiego. In attesa di ulteriori apparecchi, i piloti dell'87ª furono inviati presso i campi di Furbara (Roma), Malpensa, Torino per frequentarvi i corsi di tiro e acrobazia. Se non è difficile ravvisare in queste destinazioni la disperata ricerca di occupare utilmente l'attesa per la distribuzione degli SVA, bisogna anche rilevare come l'intenso e completo periodo addestrativo contribuì probabilmente ad elevare in misura non indifferente la preparazione dell'87ª: ciò potrebbe verosimilmente spiegarne i successivi brillanti risultati. Un altro fattore importante in questo senso potrebbe individuarsi nella presenza tra i piloti di soli ufficiali, indice della maggior preparazione e cultura generale richiesta per la ricognizione strategica. Anche Allegri, giunto dalla Sezione Difesa di Cairo Montenotte col grado di sergente, divenne sottotenente prima del volo su Vienna.

Dopo che il 16 gennaio l'86ª ebbe equipaggiato con sei SVA e quattro piloti le sezioni 2ª e 3ª, le due squadriglie gemelle furono dunque costituite ufficialmente il 2 febbraio avendo complessivamente in dotazione 18 piloti ed altrettanti SVA «ad ali strette» armati

con mitragliatrici Vickers. Tra gli ultimi piloti assegnati vi erano il ten. Giordano Bruno Granzarolo (20 gennaio) ed il sott. Alberto Grazzini (15 gennaio): si veniva così completando il nucleo iniziale che secondo una testimonianza resa da Masprone negli anni Trenta, comprendeva appunto i tenenti Finzi, Granzarolo e Antonio Locatelli, i sottotenenti Grazzini, Guglielmo Vianini, Francesco Ferrarin, Nello Marani, Fornasari. Quest'ultimo fu rinviato ad un reparto da caccia a fine maggio perché dimostratosi inadatto alla ricognizione.

A questo punto la storia parallela delle due squadriglie si separò. L'87^a, composta essenzialmente da veneti (il comandante capitano Masprone era ad esempio di Verona, Finzi di Legnago, Ferrarin di Thiene, Granzarolo di Padova) adottò il nome di «Serenissima» e fece subito applicare su entrambe le fiancate dei propri aerei il gonfalone scarlatto con l'insegna del Leone di San Marco nella tipica versione «di pace» con il Vangelo aperto. Dalla documentazione fotografica parrebbe inoltre che ciascuna delle tre sezioni, secondo Masprone comandate da Finzi, Locatelli e Granzarolo, portasse propri colori di riconoscimento sugli impennaggi: alcuni aerei avevano la coda bianca, altri a tinta unita (nel 1977 Marani la ricordò verde), altri ancora con stelle scure su fondo chiaro. Nastri colorati filati dalla coda o dai montanti alari servivano per indicare di volta in volta il capo missione.

Inizialmente basata a Padova ed inquadrata nel 10^o Gruppo assieme alla 91^a Caccia, con ordine del 21 febbraio 1918, l'87^a fu trasferita, salvo la 3^a sezione, per ferrovia a Ghedi. Inserita nell'11^o Gruppo Aeroplani ma figurando come squadriglia autonoma del Comando Raggruppamento Squadriglie da Bombardamento, a Ghedi l'87^a si trovò a condividere gli hangar della

181^a Squadriglia, il reparto da bombardamento su triplani Caproni Ca. 4 che aveva ereditato la prima numerazione dell'86^a. Dichiarata infine pronta ad entrare in linea il 6 marzo 1918, alla data del 21 aprile la «Serenissima» aveva una forza complessiva di nove ufficiali e 65 uomini di truppa.

La prima missione attestata dalla documentazione fu compiuta appunto da Locatelli sulla Val Lagarina tra le 11.05 e le 13.30 del 30 marzo. Lo stesso pilota eseguì, su località purtroppo sconosciuta, un'altra ricognizione il 23 aprile, ma non sapremo se attribuire il lungo intervallo a problemi di ordine tecnico, a perduranti difficoltà organizzative oppure a carenze archivistiche: non abbiamo ad esempio potuto identificare con esattezza la data, riferita genericamente come «primavera 1918» nella motivazione della medaglia di bronzo concessagli per l'episodio, in cui Finzi «di ritorno da una ricognizione durata quasi tre ore, avvertito da colpi antiaerei che apparecchi nemici volavano sul nostro territorio, nei pressi di Mori, vi accorreva, trovando un apparecchio da ricognizione, scortato da due caccia. Attaccava risoluto, metteva in fuga gli apparecchi da caccia ed abbattava l'apparecchio da ricognizione». Di fatto, tuttavia, il ciclo operativo della «Serenissima» ebbe inizio il 6 maggio. Già il 21 di quel mese Francesco Ferrarin e Locatelli compirono una ricognizione sul lago di Costanza, fotografando la fabbrica Zeppelin e le installazioni dirigibilistiche: 750 km coperti in quattro ore e 14 minuti di volo. Il rischieramento a Ghedi, che nelle intenzioni iniziali avrebbe dovuto preludere al trasferimento sulla prevista base definitiva di Quinto di Treviso, si concluse in realtà con lo spostamento dell'87^a a San Pelagio, vicino Padova, attorno al 20 maggio. Continuava frattempo l'assegnazione di personale: a fine aprile fu

assegnato il pilota sott. Giuseppe Sarti, che Masprone ricorda giunto con il pari grado Vincenzo Contratti e i tenenti Piero Massoni e Ludovico Censi, seguiti il 15 maggio dai colleghi sott. Umberto Garelli e, sempre secondo Masprone, Domenico Pastorello e Gioacchino Sartor.

Il nuovo campo era stato ricavato vicino Padova in località Carrara San Giorgio, non lontano da Abano Terme, e prendeva il nome dal «castello» di San Pelagio, una tipica villa fortificata veneta in cui si era installato il comando di squadriglia. Nella campagna circostante erano stati ricavati il campo di volo, gli hangar ed i locali tecnici: il laboratorio fotografico si trovava ad esempio in un cascinale a Terradura, altra frazione di Carrara San Giorgio. All'8 giugno la forza era cresciuta a 15 ufficiali, di cui due assenti, e 102 uomini di truppa. Tra gli ufficiali non era compreso D'Annunzio: il poeta, di stanza al Lido di Venezia con la Squadra San Marco da lui concepita, faceva solo occasionalmente visita a San Pelagio, fermandosi a pasteggiare nella mensa ufficiali con lo champagne procurato dal direttore di mensa Zigiotti. Benché per lo più assente, nelle sue visite il poeta seppe comunque affermare immediatamente il proprio ascendente sugli ufficiali: non a caso molti gli restarono poi legati anche nel dopoguerra.

Mentre Palli, temporaneamente a disposizione della Regia Marina, si produceva in una serie di straordinarie ricognizioni sull'Albania, l'Istria e la Dalmazia, l'87^a realizzò il sistematico rilievo fotografico del fronte del Piave e preparò azioni di bombardamento. A questo scopo gli SVA furono dotati di tre portabombe, disposti due sul lato sinistro ed uno su quello destro di fusoliera, ciascuno in grado di sostenere una granata-mina da 162 mm del peso di 25 kg. Con questi ordigni il 17 luglio sei SVA (Masprone, Censi e Ferrarin

non riuscirono a raggiungere l'obiettivo) bombardarono Pola. In date che non siamo purtroppo in grado di precisare, la «Serenissima» svolse inoltre diverse missioni di scorta ai Caproni: il motivo della scelta è da ricercarsi probabilmente nella grande autonomia che permetteva allo SVA di accompagnare i bombardieri in profondità in territorio nemico.

Sempre a fine luglio, proveniente dal 2° Gruppo Aeroplani, al servizio del comando aeronautica della 4^a Armata, fu assegnato al reparto il fotografo ten. Michelangelo Zigiotti alla cui documentazione si devono praticamente tutte le testimonianze fotografiche dell'87^a. L'arrivo di Zigiotti, incaricato specificamente di preparare l'attrezzatura per il volo su Vienna, si inseriva nei preparativi che Masprone aveva avviato a fine giugno, subito dopo un colloquio col generale Bongiovanni: per la missione sarebbero stati approntati con particolare attenzione 14 SVA. In vista del raid, Palli il 27 luglio collaudò dunque gli SVA 6840, 11726 e 11779, seguiti il 30 da quattro voli di prova del biposto di D'Annunzio («motore magnifico», annotava il pilota sulla propria agendina), tra cui una prova di velocità con Finzi. In base all'ordine d'operazione n° 68 inviato il 29 luglio dal col. Ernesto La Polla del Comando Aeronautica a Disposizione furono anche applicati alle code degli SVA monoposto i numeri da 1 a 10, ciò che, aggiungendosi al biposto di Palli e D'Annunzio senza numerazione individuale, dà un totale di 11 apparecchi, pari a quello degli SVA decollati il 9 agosto ma inferiore ai 14 che Masprone ricorda d'aver preparato.

La sera del 1° agosto Masprone dichiarò pronta la squadriglia, ed il 2 agosto i 14 apparecchi effettuarono un primo tentativo vanificato dal maltempo sulle Alpi e conclusosi con il danneggiamento di tre aerei. Un

nuovo tentativo ebbe luogo l'8, interrompendosi sull'Isonzo per maltempo. Il 9 agosto, al terzo tentativo, l'impresa infine riuscì, ma non ci soffermiamo sul suo svolgimento in quanto delineato in altra parte del volume. È interessante notare che mentre il grosso del reparto dirigeva su Vienna, tra le 9.15 e le 11.45 il ten. Domenico Pastorello effettuò una ricognizione su Vittorio Veneto, Pieve di Cadore, Cortina e Belluno, sola altra missione svolta quel giorno dall'87^a.

Dietro l'importante successo colto era però in agguato una grave crisi tecnica e morale. Così il 16 agosto, essendo efficienti solo due dei 22 apparecchi in forza, Finzi si rifiutò di eseguire una ricognizione di 800 km sull'arco alpino. Il rifiuto generò un'inchiesta del Comando Superiore d'Aeronautica, affidata al ten. col. Carta del Comando Aeronautica a Disposizione. Carta appurò che l'aver concentrato tanto a lungo l'attenzione sul prestigioso obiettivo rappresentato dalla capitale nemica aveva portato Masprone a trascurare l'ordinaria attività, sfociando nella bassissima efficienza registrata il 16 agosto: tra aerei con «ali strette» o con motori surcompressi che scontavano la maggiore potenza con una minore affidabilità, aerei reduci dal raid di Vienna in attesa di revisione, aerei danneggiati o in montaggio, l'87^a non era in grado di volare.

Le conclusioni sotto il profilo morale furono però ancor più radicali. Dopo aver attribuito il basso ascendente di Masprone sui dipendenti alla scarsa attività da lui svolta (un solo volo di guerra dalla costituzione della «Serenissima»), Carta riferì delle conseguenze che questo produceva sulla vita del reparto: «discussioni vivaci ed incretine» tollerate dal comandante che «non sapeva imporre la sua volontà», direzione effettiva demandata a Finzi e, in misura minore, a

Locatelli, mentre numerosi piloti avevano effettuato attività minima.

Pur riconoscendo a Finzi l'impossibilità pratica di eseguire la missione del 16 agosto nelle condizioni tecniche create da Masprone, Carta ritenne comunque Finzi colpevole d'infrazioni disciplinari per non aver accettato di firmare l'ordine di servizio neppure «per presa visione». Per ristabilire nel reparto un corretto assetto gerarchico fu necessario allontanare i tre ufficiali responsabili della situazione: Finzi e Locatelli furono dunque puniti con il trasferimento rispettivamente alla 1^a Sezione SVA della 1^a Armata e allo Stormo SVA della squadriglia Siluranti Aeree organizzata da D'Annunzio al Lido di Venezia; Masprone fu trasferito a disposizione del Comando Supremo, il comando della «Serenissima» fu dato a Palli, cui si raccomandò una strutturazione più organica delle sezioni «con precise attribuzioni d'impiego e disciplinari». Prima di disporre l'eventuale trasferimento, a quattro piloti con poca attività (Garelli, Grazzini, Marani e Sartor) fu concesso un periodo di prova di 15 giorni: tutti si comportarono bene e rimasero dunque al reparto. Nell'approvare le proposte di Carta, ivi compreso l'invio di «elementi giovani, scelti tra i migliori provenienti dalle scuole», il 23 agosto il generale Bongiovanni esprimeva l'auspicio che la Serenissima uscisse «rinnovata dalla recente crisi pur mantenendo alte quelle doti di slancio e di ardimento colle quali si è così valorosamente affermata». Al Comando Supremo spettava «seguirla con vigile sollecitudine così da ricostituirla in un'unità nella quale si fondano armonicamente il valore e la disciplina».

Al di là della sua conclusione, l'episodio dimostra bene la natura dell'87^a Squadriglia: un reparto composto da piloti d'altissimo valore («vorrei avere sempre

alle mie dipendenze ufficiali piloti come il tenente Aldo Finzi», avrebbe scritto nel novembre 1918 il comandante d'Aeronautica della 1^a Armata) in grado di compiere imprese straordinarie purché strettamente individuali, a scapito dell'efficienza globale del reparto. Eventi quale il giuramento dei «congiurati» in partenza per Vienna sembrano confermare l'impressione di un reparto a due velocità, da cui rimangono esclusi i piloti di non straordinaria abilità o voglia di combattere.

Pur restando basata a San Pelagio, dal 22 agosto la «Serenissima» passò a dipendere dal 22^o Gruppo Aeroplani da Bombardamento Leggero. Il previsto trasferimento sul nuovo campo di Bagnolo non ebbe mai luogo e l'87^a continuò a svolgere proficuamente il proprio lavoro attraverso missioni più intense cui partecipò un maggior numero di piloti: si avviava così a nascere l'idea della preparazione uniforme, poi portata al maggior livello di applicazione da Balbo con gli equipaggi delle due crociere atlantiche del 1930-31 e 1933.

Già il 28 agosto otto aerei, di cui però solo quattro giunti sull'obiettivo, colpirono Franzensfeste (Fortezza) con 11 bombe da 162 mm. La missione fu ripetuta una settimana più tardi da sette aerei, uno dei quali rientrato anzitempo. Notevoli anche le due azioni del 14 e 19 settembre rispettivamente lungo il Tagliamento e sullo scalo ferroviario di Casarsa, compiute rispetti-

vamente da sette e sei SVA. Nella prima missione la squadriglia operò su due «stormi» (sezioni) di quattro e tre aerei, guidate da Palli e Locatelli.

Dal 26 settembre al 2 ottobre Palli, che aveva ricevuto l'incarico di comandante solo il 7 precedente, e D'Annunzio si recarono con lo SVA biposto sul fronte dell'Aisne: il poeta era infatti intenzionato a compiere, anche senza autorizzazione, un volo dimostrativo nel cielo di Berlino. L'idea rimase senza esito e l'aereo rientrò a San Pelagio.

Il 5 ottobre 1918 una collisione in volo tra gli SVA di Vianini ed Allegri, avvenuta nel cielo di Montecchia, una frazione di Montegrotto, al ritorno della missione su Aviano, causò la morte del popolare «Fra' Ginepro». L'unica altra perdita subita dal reparto fu Contratti, abbattuto durante una missione su Portobuffolè il 27 ottobre. Tanto Pierattini, perduto in data imprecisata, quanto Pastorelli, ferito dalla contraerea il 27 ottobre e costretto ad un atterraggio d'emergenza in territorio nemico, risultarono infatti catturati e furono liberati al termine della guerra. Fino all'armistizio la «Serenissima» effettuò complessivamente 159 voli di guerra, tra cui 10 bombardamenti, sostenendo cinque duelli aerei ed avendo 17 SVA colpiti dal tiro avversario. A disposizione diretta del Comando Superiore d'Aeronautica con 14 SVA al 4 novembre, l'87^a non venne sciolta e rimase in attività sino alla seconda guerra mondiale.

GLI AEREI DELL'87ª SQUADRIGLIA

<i>Matricola</i>	<i>Note</i>
6775	SVA. 87ª in montaggio 16.8.18.
6840	SVA. Serb. 200 lt. 87ª, provato Palli 27.7.18, presente 16.8.18.
6841	SVA. armato 2 mitragliatrici, 87ª Sq..
6844	
6846	SVA. SPA 6As. 87ª 16.8.18. Conservato a Guidonia 30.7.37-6.44.
11713	SVA. SPA 6s. 87ª 16.8.18.
11714	SVA. 87ª 16.8.18.
11720	SVA. Monop. armato. Voli Palli 5, 6, 8, 16, 26, 29.7, 14, 15.8, 4.9, 5.10.18. È il velivolo con cui Palli muore il 20 marzo 1919.
11721	SVA. 87ª Sq., ten. G.B. Granzarolo, Vienna 9.8.18; Fiume 1920. Cons. 87ª Sq., Padova 1927. Mostra Vittoria, Torino 1928. Esposizione Aeronautica, Milano 1934. MAF 56. Museo del Volo, Torino. MNST (Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica), Milano. A Vigna di Valle, restaurato 1977.
11722	SVA. 87ª 16.8.18.
11723	SVA. 87ª, ten. Vincenzo Contratti att. a Piane Lunghe per guasto motore 9.5.18.
11726	SVA. 87ª, provato Palli 27.7.18, 16.8.18 motore su 12736. ten. Pierattini non rientrato 22.10.18.
11737	SVA. 87ª 16.8.18.
11777	SVA 5. 87ª, Gino Allegri raid Vienna 9.8.18, provato Palli 17.10.18, CNA Cerveteri 1921, Museo Caproni 1928.
11779	SVA. 87ª Sq., provato Palli 27.7.18; del ten. Marani, ma ten. Aldo Finzi, raid Vienna.
11780	SVA. 87ª raid Vienna 9.8.18.
11800	SVA. 87ª 16.8.18.
11801	SVA. SPA 6A 974 8.18. 87ª, ten. Sarti atterra a Schwarza, vicino Wiener Neustadt 9.8.18 e lo autodistrugge.
11805	SVA. 87ª 16.8.18.
11806	SVA. 87ª 16.8.18, Ludovico Censi. Prob. usato per foto piloti raid Vienna. Distr. 1918 da Michelangelo Riccardini, ferito.
11853	SVA. 87ª 16.8.18.
11895	SVA. 87ª in montaggio 16.8.18, provato da Palli 19.9.18.
11911	SVA. SPA 6A. 87ª 16.8.18.
11912	SVA. SPA 6A. 87ª in montaggio 16.8.18.
11914	SVA. Provato Palli 12.8.18, prob. 87ª.
11916	SVA. SPA 6A. 87ª in montaggio 16.8.18.
12736	SVA.10 (in coda: «SVA 2»). SPA 6A 972 2.88. 87ª Sq., D'Annunzio/Palli Vienna 9.8.18, Aisne 9.18. CNA 1921. Vittoriale c. 1922. Esposizione Aeronautica, Milano 1934. Rest. GAVS 2.88.

I PILOTI DELLA SERENISSIMA

<i>Cognome e nome</i>	<i>Grado</i>	<i>Attività</i>	<i>Note</i>
Allegri Gerolamo ("Gino")	sott.	4R*	MO, 2 MA, * più voli presso la 4ª Armata, caduto 5.10.1918
Censi Ludovico	ten.	5R, 3S	MA
Contratti Vincenzo	ten.	8R, 3S	2 MA, caduto 27.10.1918
Costa Sanseverino Francesco	ten.		
Criscuoli Gioacchino	ten.		
Ferrarin Francesco	sott.		MB
Ferretti Pietro	ten.		CG, in servizio 3.10.1918
Finzi Aldo	ten.	12R	2 MA
Fornasari	ten.	0	rinvio alla caccia in maggio
Garelli Umberto	ten.	2R	
Grandinetti			in servizio 28.8.1918
Granzarolo Giordano Bruno	ten.	15R, 5S	2 MA
Grazzini Alberto	ten.	5R, 3S	
Locatelli Antonio	ten.	19R, 3S	MO
Marani Nello	sott.		MB
Marzari Ferruccio	ten.		2 MA
Masprone Alberto	cap.	1B	
Massoni Piero	ten.	9R, 2S	
Orsini			in servizio 22.10.1918
Palli Natale	cap.		cavaliere OMS, MA
Pastorello Domenico	ten.		2 MB, catturato il 27.10.1918
Pierattini Francesco	ten.		in servizio 5.10, catturato 22.10.18
Riccardini Michelangelo	sott.	1	ferito in incidente
Sarti Giuseppe	ten.	6R, 3S	MA, catturato 9.8.1918
Sartor Gioacchino	sott.	1S	MB
Vianini Guglielmo	sott.	9R, 3S	MA

Legenda

M: medaglia al valor militare (A, argento; B, bronzo; O, oro)

CG: croce di guerra

OMS: Ordine Militare di Savoia

R = Ricognizione

S = Scorta

Nota

L'attività è riferita al solo periodo sino al 16 agosto 1918 ed è tratta dall'inchiesta del ten.. col. Carta. La colonna vuota indica quasi sempre la successiva assegnazione al reparto.

Missioni belliche dell'87ª Squadriglia

<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>	<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>
30.3	Locatelli	Val Lagarina, Bolzano	R	30.5	Granzarolo	San Donà, Oderzo, Ponte di Piave,	
30.3	Grazzini	Valle del Sarca			Contratti	Motta di Livenza	
23.4	Locatelli	Valsugana	R	1.6	Contratti	idem	
6.5		Cles-Caldonazzo, oppure Molveno			Sarti		
9.5	Finzi	Val Vermiglio, Val di Sole,		2.6	Granzarolo	idem	
	Ferrarin	Val Cismon, Val Brenta,			Massoni		
	Vanini	Val di Non, Val di Sole, Tonale		6.6	Locatelli	Conegliano, Pordenone, Casarsa,	RF
10.5	Granzarolo				Vianini	Aviano, Pinzano	
13.5	Locatelli			7.6	Granzarolo	foce Piave, Grado, Monfalcone,	RF
	Finzi				Contratti	Trieste, Lubiana	
14.5	Masprone *	* rientrati per maltempo		7.6	Massoni	Motta di Livenza, Codroipo	RF - 38 foto
	Sarti*				Grazzini		
	Grazzini			8.6	Sarti	San Donà, Pordenone, Aviano, Belluno	
	Contratti				Vianini		
	Ferrarin			10.6	Massoni	Motta di Livenza, Chions	
18.5	Marani	Riva e Valle del Sarca	RF	19.6	Granzarolo	Zenson, Noventa, San Donà, Capo Sile	
	Vianini			20.6	Locatelli	Ponti Piave	
20.5		Trento	RF	21.6	Locatelli	idem	
21.5	Locatelli	Friedrichshafen	RF		Ferrarin		
	Ferrarin			22.6	Locatelli	idem	
22.5	Granzarolo	Asiago, Lavarone		22.6	Finzi	Fossalto, Grisolera	
	Grazzini			22.6	Granzarolo	San Donà, Montello	
	Vianini			22.6	Vianini	San Donà	
23.5	Finzi	Asiago, Lavarone		23.6	Locatelli	Falzè, Piave, Susegana, Conegliano	
	Locatelli				Ferrarin		
	Grazzini			24.6	Sarti	Grado, Monfalcone, Aidussina,	RF
24.5		Trieste	RF			Longatico, Strije,	
25.5	Granzarolo	Latisana, San Donà, Portogruaro				Oberlaibach, Bressovitz, Lubiana	
	Locatelli			24.6	Locatelli	Zagabria, Karlstadt	M
	Sarti			24.6	Massoni	Piave, Medena di Livenza, Chions,	
	Contratti				Finzi	San Vito	

<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>	<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>
28.6	Granzarolo	San Donà, Fossa, Anone, Salgareda, Ponte di Piave			Massoni Sarti*	* atterrato a Schwarzau per guasto	
28.6	Locatelli	retrovie del Piave			Censi		
1.7	Locatelli	Livenza, Tagliamento	RF		Masprone**	** incidentato	
12.7	Contratti	San Donà, Ceggia, Motta, Portogruaro			Contratti***	***rientrati per noie al motore	
	Garelli				Ferrarin***		
13.7	Pastorello	zona Livenza-Tagliamento		9.8	Pastorello	Vittorio Veneto, Pieve di Cadore, Belluno	RF - 23 foto
15.7	Allegri	Valle di Cadore, Cortina, Dobbiaco					
17.7	Masprone *	Pola	B	11.8	Pastorello	idem più S. Candido/Innichen, Toblach Niederdorf	
	Censi *	* rientrati		14.8	Pastorello	Stazione per la Carnia, Osoppo	
	Ferrarin *			16.8	Allegri	Tarvisio, Assling, Sella Pusteria, ferrovia del Gail * interrotta per noie a due SVA	
	Massoni				Massoni		
	Sarti				Finzi		
	Contratti				Granzarolo		
	Pastorello			22.8	Contratti	Monfalcone, Aidussina, Oberlaibach, Lubiana, Adelsberg, Comeno, Grado	
23.7	Sarti	San Donà, Portogruaro, San Vito, Casarsa, Spilimbergo			Pastorello		
	Censi				Grazzini		
30.7	Allegri	La Comina, Ponte Alpi, Belluno	RF	24.8	Marzari*	Franzensfeste,	B
s.d.	Sarti	San Donà, Ceggia, San Stino, Portogruaro,			Grandinetti		
	Contratti	Latisana, Palazzolo, Mussano, Codroipo, San Vito, Pordenone, Motta di Livenza, Oderzo			Sartor	solo 4 giunti sull'obbiettivo	
					Marani		
					Allegri		
2.8	14 aerei	tentativo per Vienna interrotto dal mal tempo			Pastorello*	* decollato in ritardo	
					Contratti		
8.8	11 aerei	tentativo per Vienna interrotto dal mal tempo		26.8	Grazzini		
				26.8	Marzari	Bolzano, Portobuffolé Valsugana, Vittorio Veneto, Motta di Livenza	
9.8	Palli	Belluno, Longarone, Valle di Cadore		28.8	Allegri	Castelrotto, Agordo, Aviano	
	D'Annunzio	Vienna	RF,M		Pastorello		
	Finzi				Marzari		
	Allegri				Grazzini		
	Granzarolo						
	Contratti						

<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>	<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>
31.8	Marani Allegri Grazzini Contratti + quattro altri*	Fortezza, Franzensfeste, Brixen	RF,B	5.10	Sanseverino Ferretti Palli Marani Criscuoli Pierattini Allegri Vianini	Gorizia, Raiffenberg, Opicina, Trieste Cordignano, Polcenigo, Aviano, Magnago, Portogruaro	RF V
7.9	Palli Massoni Sartor	Tolmezzo, Pontebba,Valli Drava, Lienz, Venzone		12.10	Palli Criscuoli Ferretti Sanseverino Pastorello	cantieri di Muggia Muggia, Nebresina, Trieste, Monfalcone, Cervignano, Latisana, Portogruaro, San Donà di Piave	RF,B
12.9	Pastorello	Osoppo, S. Daniele, Codroipo, foci del Tagliamento	RF	17.10	Pastorello Sanseverino Ferretti	Sacile, Tagliamento, Portogruaro, S. Andrea, Motta di Livenza	RF
14.9	Palli * Massoni Granzarolo Sartor Locatelli** Pastorello Marani	Tagliamento, depositi di Osoppo * «1° stormo» ** «2° stormo»	RF,B	20.10	Marani Orsini Vianini	San Donà, Conegliano, Oderzo	R
17.9	Palli Pastorello Massoni Granzarolo Garelli* Sartor Marani Allegri	scalo Casarsa * rientrato per guasto	B	20.10	Pastorello Sanseverino Ferretti Palli Grazzini Criscuoli	Grisolera, S. Stino, Portogruaro, Latisana, Codroipo, Pordenone, Oderzo, Ponte di Piave San Donà, Portogruaro, Latisana, Casarsa, Pordenone, Sacile, San Vito, Conegliano	R R R
29.9		S. Donà di Piave	RF	22.10	Palli Sanseverino	Fonsato e dintorni	R
3.10	Pastorello Vianini Marani Ferretti	Cortellazzo, Portogruaro, Latisana, Cervignano, Monfalcone, Nebresina, Grado	RF	22.10	Palli Granzarolo Massoni Marani Ferretti Vianini Grazzini	Conegliano, Sacile, Pordenone, Casarsa, Ponte della Delizia * poi divisi in pattuglie	RF
4.10	Pastorello	Sacile, Pordenone, Codroipo, Udine,					

<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>	<i>Data</i>	<i>Piloti</i>	<i>Percorso/obbiettivo</i>	<i>Note</i>
	Pierattini Criscuoli Orsini			27.10	Grazzini Costa Pastorello **	San Donà, San Stino*, Motta di Livenza, Meduna, Portobuffole ** catturato	R, *B
25.10	Pastorello	Cismon, Grigno, Col di Lana, Fonzaso, Fiera di Primiero, Agordo, Feltre	RF	+1 rientrato			
25.10	Marani	Sacile, Pordenone, Casarsa, San Vito, Portogruaro, Motta di Livenza	R	27.10	Palli Massoni Contratti Granzarolo	Sacile, Portobuffole	R
26.10	Pastorello	Cismon, Grigno, Cima Lana, Fonzaso,	R	27.10	Palli Massoni Sanseverino Contratti*	Livenza	R
	Grazzini Sanseverino Ferretti	Capo d'Anne, Feltre		29.10	Palli Massoni Criscuoli	* deceduto Vidor, Val Marano, Vittorio V., San Fior, corso del Piave	R
26.10	Palli Criscuoli	fiume Piave, Livenza	R	30.10	Grazzini Sanseverino Criscuoli Vianini	Oderzo, Motta di Livenza, Meduna, Portobuffole, Sacile, San Vendemiano, R	
26.10	Massoni Vianini	Quero, Feltre, Lentiai					
27.10	Marani Orsini Vianini	Oderzo, Sacile, Pordenone*, Azzano, Portobuffole, Motta di Livenza	R, *B				

Legenda

B: bombardamento;
M: lancio manifestini;
R: ricognizione;
RV: ricognizione a vista;
RF: ricognizione fotografica.

Fonte

Relazioni conservate tra la documentazione dell'87^a Squadriglia presso l'Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica; fotografie conservate nel fondo Zigiotti del Museo storico italiano della guerra di Rovereto e riscontrate da Tiziano Berté.

L'incompletezza dell'elenco è dimostrata dalla differenza tanto del totale generale (73 missioni di guerra contro le 159 riferite dalla monografia del reparto) quanto dalle cifre parziali (per Finzi sono riportati sino al 16 agosto 1918 solo 6 voli in luogo dei 12 riferiti dalla relazione Carta).



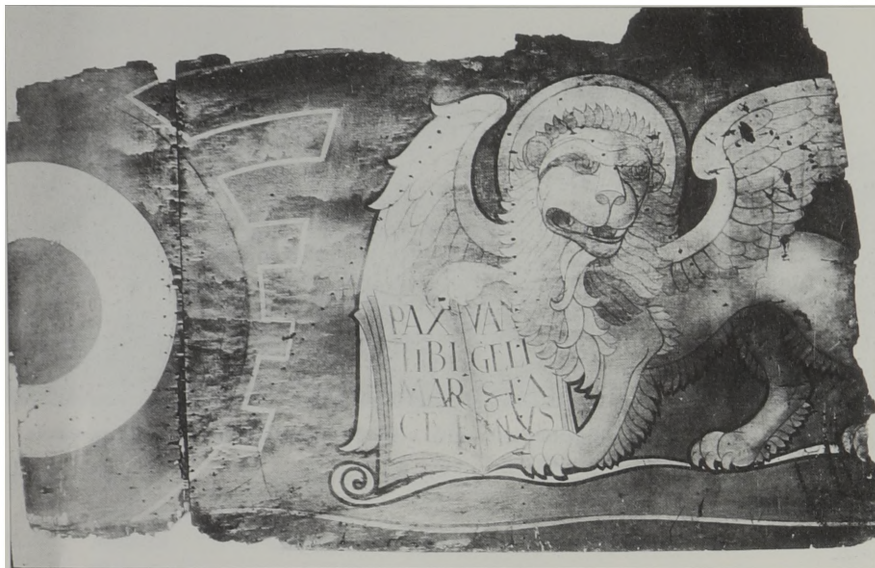
**n attesa della disponibilità degli SVA gli equipaggi frequentarono
a scuola di tiro e acrobazia a Furbara, tra Roma e Civitavecchia.**



**L'abilitazione sul nuovo velivolo venne effettuata presso la scuola
della Malpensa.**

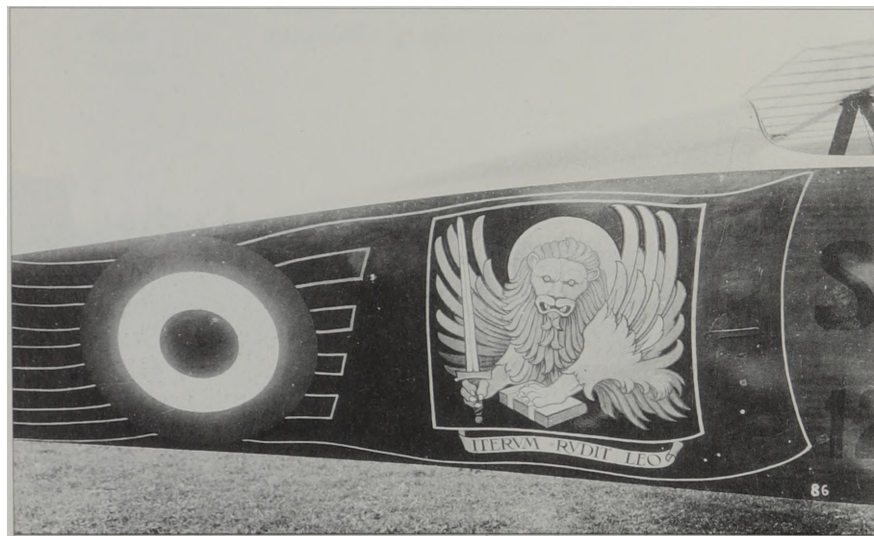
chieramento dell'87ª Squadriglia sul campo di Ghedi.





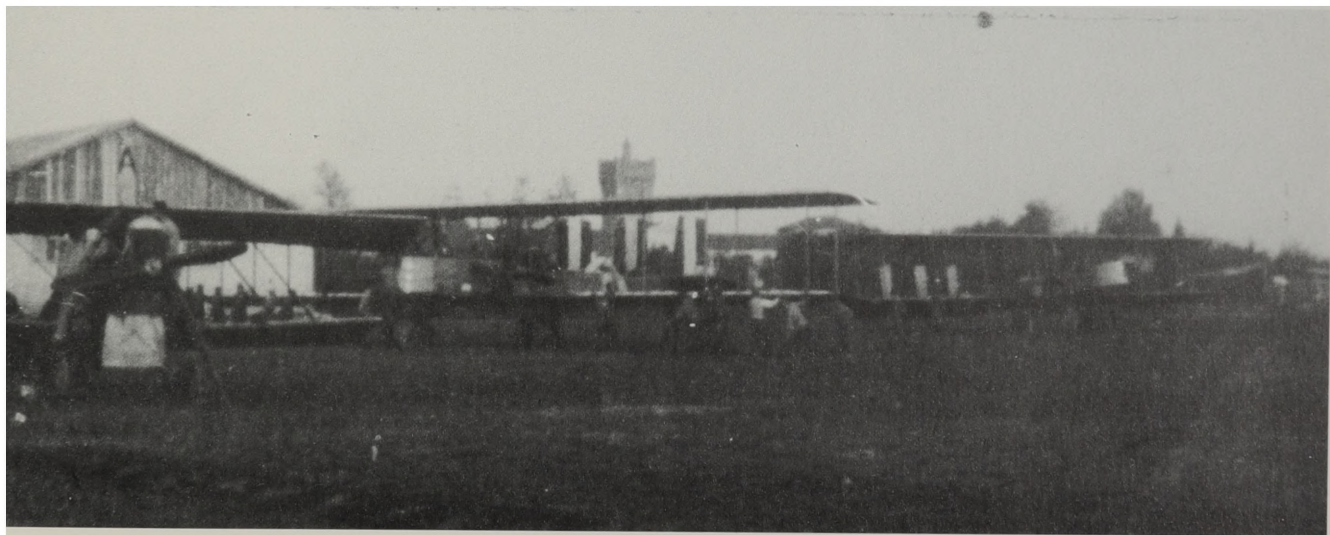
Composta in gran parte di piloti veneti, l'87^a adottò come insegna il tradizionale leone di San Marco della Repubblica di Venezia.

In basso: sul solo biposto di D'Annunzio compariva un leone su guidone quadrato opera del pittore Piero Marussig.



Nella pagina a fronte, in alto:
l'87^a schierata nella sede definitiva
di San Pelagio.

Nella pagina a fronte, in basso:
dietro i bombardieri Caproni e gli hangar
svetta inconfondibile la torre del castello di
San Pelagio, di proprietà dei conti Zaborra.



Quattro SVA dell'87°. Sotto le estremità alari erano applicati i colori nazionali; nella foto si può notare anche l'estrema trasparenza del rivestimento in tela.



Le tre sezioni della squadriglia («stormi», nella terminologia dell'epoca) si distinguevano per i colori della deriva rispettivamente bianca, verde o stellata.

L'aereo incidentato è contraddistinto dalla sigla individuale G, sostituita da un indicativo numerico per il volo su Vienna.

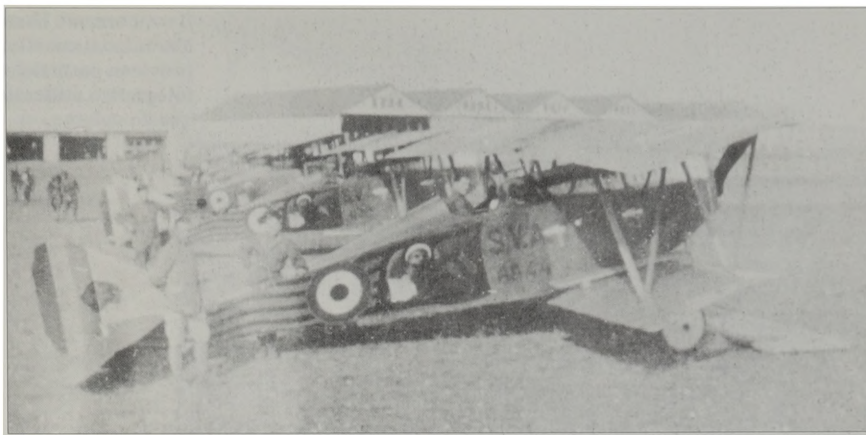




Piloti e specialisti del reparto.



I montatori al lavoro su uno SVA.



In attesa di decollare da Ghedi. Gli SVA appartengono al primo lotto di produzione, non ancora dotato degli attacchi per le bombe.

Capace ed irruento, il tenente Aldo Finzi fu quasi il comandante occulto della «Serenissima». Allontanato dal reparto a fine agosto dopo uno scontro con Masprone, nel 1923 divenne vicecommissario all'Aeronautica. Dimessosi in seguito al coinvolgimento nell'affare Matteotti, si ritirò a vita privata. Fu trucidato dai tedeschi alle Fosse Ardeatine nel marzo 1944 come ebreo e partigiano.

Il capitano Natale Palli, succeduto a Masprone al comando della squadriglia.





Il sottotenente Lionello Marani, dai cui album proviene parte del materiale fotografico utilizzato in questo volume.

Dopo essere stato abbattuto a Fiume, il tenente Antonio Locatelli rientra in Squadriglia vestito da militare austriaco per poter raggiungere le nostre linee.





Vincenzo Contratti, morto durante una ricognizione su Portobuffolè, in un ritratto ufficiale.



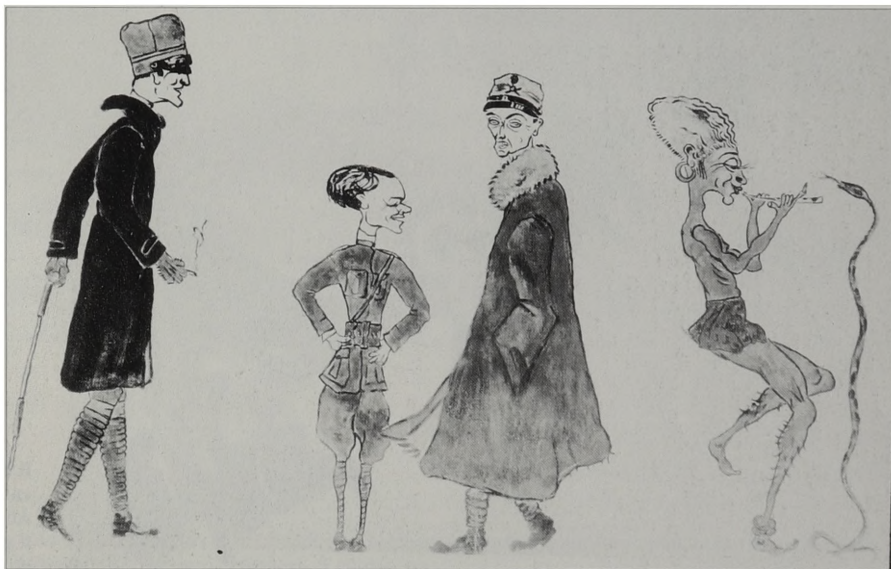
Altri membri della squadriglia in una caricatura.

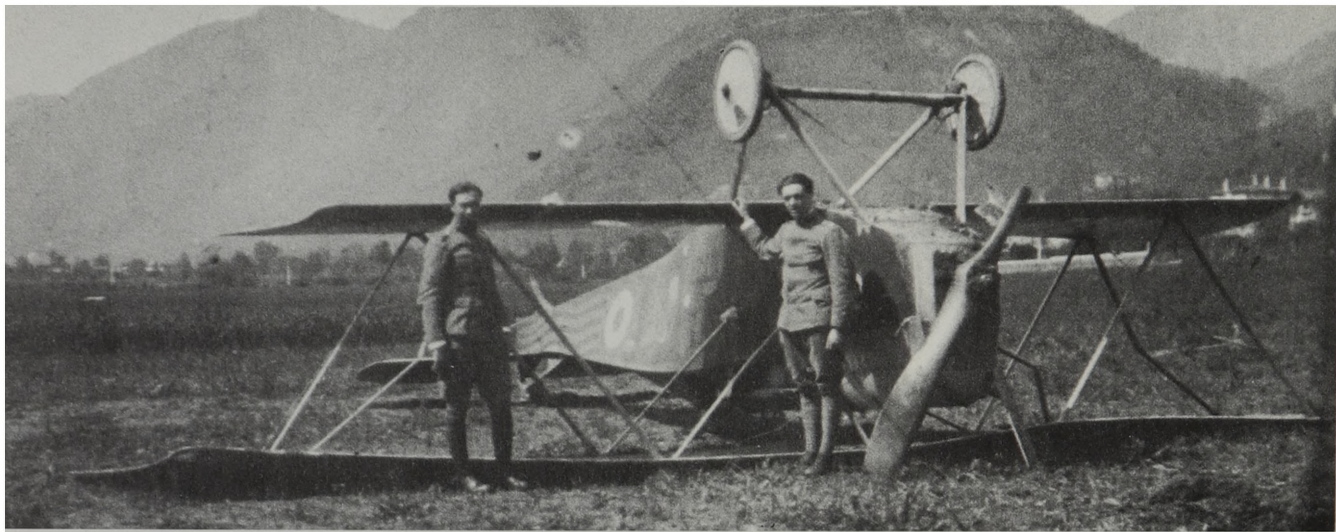
Nella pagina a fronte:

Costa Sanseverino, uno dei protagonisti sconosciuti dell'87°.

Tra i più popolari piloti della «Serenissima», Gino Allegri peri in una collisione in volo con Vianini. L'aereo di Allegri è attualmente conservato dal Museo Caproni.

Caricatura del tenente Domenico Pastorello. Comandante della seconda sezione, mentre il grosso del reparto era in volo per Vienna effettuò una ricognizione solitaria su Belluno.





L'87ª ebbe anch'essa incidenti: nella foto in alto, uno SVA 5 rovesciato sul campo di Lodrone (TN).



Il relitto dello SVA 11720 di Natale Palli caduto a Chambéry nel febbraio 1919. Allontanatosi dal luogo dell'incidente, il pilota morì assiderato a poche centinaia di metri dal centro abitato.



In altro aereo dell'87ª Squadriglia, questa volta uno SVA 10, vittima di un incidente, apparentemente fotografato sulla terrazza di una casa. Particolarmente interessante la presenza su quest'ultimo del «leone quadrato» di Marussig.

I preparativi dell'impresa

Giorgio Apostolo

«Donec ad metam, Vienna!» annunciò Gabriele D'Annunzio il 20 settembre 1915 scendendo da un Farman MF 1914 sul campo di Asiago, di ritorno da un'incursione su Trento con il suo pilota capitano Beltramo. Una fotografia che ritrae il Poeta accanto al suo pilota, il capitano Beltramo, sul campo di Campoformido, anche se genericamente datata ottobre 1915, porta il motto famoso di incitamento e di speranza. Dunque, risalgono a quella data i primi accertati riferimenti alla grande impresa dannunziana. Ma pensare di poter realizzare un'impresa di quel genere — circa 800 chilometri con almeno dieci ore di volo — con il già antiquato Farman appariva allora una semplice utopia.

D'Annunzio ritornò a parlare in più occasioni di questo suo sogno, anche se la grave lesione all'occhio destro lo terrà forzatamente inattivo per qualche

mese nel 1916 e gli farà accantonare il progetto di Vienna che resterà, peraltro, ben presente nel suo animo.

Un altro accenno all'impresa di Vienna si trova ne *La Leda senza Cigno*, la cui prima edizione uscì nel giugno 1916 a Milano. Nella *Licenza* D'Annunzio scriveva: «... Si sogna e si disegna un velivolo di forza triplice, robusto, rapido, armato a prua e a poppa: una squadriglia formidabile, capace di gettare su Schoenbrunn diecimila chilogrammi di tritolo...»

D'Annunzio ne parla anche nel suo *Taccuino* di guerra del 17 ottobre 1915:

«...Siamo ora seduti tutt'e due sul banco. Si parla di apparecchi, di camerati, di capi, di fortuna, di sfortuna. Si guarda su la carta la distanza tra Campoformido e Vienna: il nostro sogno. Ier l'altro, il

colonnello Barbieri, a Pordenone, dimostrava l'impossibilità di compiere l'impresa con un Caproni da trecento cavalli. Si discute, si persiste, si vuole, si spera».

Qui, dunque, pur essendo ancora nell'ambito dei sogni e delle discussioni, D'Annunzio si riferiva esplicitamente a un'azione offensiva e infatti, circa due anni dopo, alla fine di agosto 1917, finalmente pareva che il volo fosse già deciso con velivoli da bombardamento.

Nel primo trimestre del 1917 i Caproni Ca.3 erano ormai arrivati sempre più numerosi ai reparti e, con il miglioramento delle prestazioni di questi aerei rispetto a quelle degli altri tipi in servizio fino a quel momento, l'entusiasmo sembrò riprendere vigore in D'Annunzio. La sua attenzione era stata soprattutto attirata dall'equipaggio dei tenenti piloti Maurizio Pagliano e Luigi Gori che, con l'osservatore Marco Aurelio Barbarisi, nella notte tra il 10 e l'11 maggio avevano compiuto senza scorta il primo bombardamento di Pola. Un mese dopo anche D'Annunzio partecipò a un'azione di guerra sul Ca.3 4160.

Le constatate qualità dell'aeroplano e l'affiatamento con i piloti spinsero il Comandante a insistere nella richiesta di poter preparare il volo sulla capitale nemica: ormai D'Annunzio credeva di poter considerare come certezza quella che sino al giorno prima appariva soltanto una speranza.

Nel pomeriggio del 29 agosto 1917 sul campo de La Comina, presso Pordenone, ferveva l'attività intorno ai Caproni delle squadriglie del IV gruppo, in partenza per un bombardamento dei depositi di artiglieria e dei concentramenti di truppe a Voicizza e nel bosco di Panonizza. Tra i partenti vi era Gabriele

D'Annunzio con l'equipaggio dell'«Asso di Picche».

D'Annunzio aveva già preparato il messaggio da lanciare sulla capitale austriaca, ma un nuovo divieto dello Stato maggiore sospese i preparativi.

Quegli eventi sono narrati dal colonnello Ernesto La Polla, comandante dell'aviazione da bombardamento, in un articolo pubblicato su «La Rassegna Aeronautica» e a conferma della loro attendibilità furono riportati anche nel diario di Gianni Caproni curato dal fratello Federico:

«Gli splendeva negli occhi la meravigliosa fiamma di cui si illuminava sempre il suo viso, quando lo spirito era in tumulto», narra La Polla, e prosegue: «Mi prese a braccio. Mi portò lontano, verso il centro del campo; poi con voce che mal dissimulava l'interna emozione mi disse: sono trent'anni che io predico la guerra contro l'Austria. Ho dato a questa impresa terribile e grande tutto ciò che di meglio ho in me. Chi crede lei che debba aver l'onore di volare per primo sulla capitale nemica?».

«Ma nessuno, all'infuori di Lei» rispose La Polla.

«Ebbene, questa notte due apparecchi delle Squadriglie di Aviano già pronti, spiccheranno, senza ordine e senza consenso, il volo verso Vienna per bombardare Schönbrunn».

«Ciò non avverrà – gridai – Il volo delle ali tricolori su Vienna, se sarà consentito dal Comando Supremo, sarà guidato da Lei. Mi aiuti ad ottenere il consenso». Saltai su di un'automobile. Corsi ad Aviano. Negli hangars della IV Squadriglia si lavorava febbrilmente intorno a due apparecchi, ad ognuno dei quali era stato aggiunto un serbatoio supplementare, perché potesse sopportare il più lungo volo, ed erano state tolte la béquille e le ruote anteriori per renderlo più

leggero. Non mancava ormai che il rifornimento delle bombe.

Quanto ardore era nello sguardo e nell'opera dei piloti e dei meccanici! V'era tanto generoso slancio in quell'atto di indisciplina; v'era tanta gioia in quel temerario ardimento, che dovetti fare uno sforzo per non abbracciare quei meravigliosi ragazzi, che appartenevano al fior fiore delle mie squadriglie da bombardamento e che tante volte avevo visto nei più ardui cimenti, in cui era messa come posta la vita, serbare la stessa generosità, con la quale si giuoca una partita di tennis - di football.

Atteggiai il mio viso alla maggiore severità possibile; ordinai di disattrezzare gli apparecchi e mi sforzai di far comprendere a quegli animi crucciati che il bel gesto di ardimentosa avventura non era sufficiente a giustificare il grave atto di indisciplina, che essi stavano per compiere e che, d'altro canto, una spedizione su Vienna avrebbe certamente portato con sé sì alte conseguenze di carattere politico e morale da non doversi tentare senza il preciso consenso del Comando Supremo.

Ubbidirono mesti e silenziosi; ma quella tristezza era anche nel mio spirito.»

Da cronisti e da storici le parole sopra riferite di D'Annunzio vennero interpretate, non come una denuncia a carico di terzi (perché mai allora il maggiore La Polla correrebbe ad Aviano a porre il veto all'azione di altri piloti?), ma come l'annuncio di un proposito di ribellione del Poeta e del suo equipaggio, introducendo nuovi elementi di confusione nella storia del volo su Vienna.

L'«atto di indisciplina» non è stato dunque di D'Annunzio ma è invece da attribuire a un gruppo di

piloti che agivano di propria iniziativa in modo nettamente separato da quello di D'Annunzio. Senza l'intervento in extremis di D'Annunzio, la notte del 30 agosto 1917 due Caproni dell'XI gruppo, preparati nel più grande segreto, sarebbero effettivamente partiti di sorpresa da Aviano per tentare l'impresa viennese, anticipando, forse annullando l'iniziativa dannunziana.

Alla fine di agosto del 1917 due Caproni 450 HP della 4ª Squadriglia furono attrezzati per il progettato volo su Vienna con serbatoi supplementari che ne raddoppiavano l'autonomia, portandola a circa 900 km. Per la sistemazione di questi serbatoi erano stati rimossi il portabombe e le mitragliatrici. D'Annunzio si era recato frattanto a Udine dal generale Cadorna per ottenere il consenso alla spedizione: in effetti al Comando Supremo sembrava non avessero molta fiducia nell'esito dell'impresa, ma il Poeta non era di quegli uomini che si piegano dinnanzi agli ostacoli e riuscì ad avere l'assenso di La Polla, a condizione che prima fosse fatto un volo di prova della durata di nove ore. Il Caproni, con lo stesso equipaggio che avrebbe dovuto portare D'Annunzio su Vienna (capitano Pagliano, tenente Gori e l'osservatore tenente G.B. Pratesi) superò la prova il 4 settembre e confermò il giudizio sulla possibilità tecnica dell'impresa. Di questo volo fa cenno anche la motivazione del decreto che conferì al maggiore D'Annunzio la croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. Il Caproni percorse circa 1.000 chilometri in 9 ore e 13 minuti, in condizioni atmosferiche avverse.

Compiuta così la prova e certo di poter partire, la mattina del 5 settembre D'Annunzio fece stampare il messaggio perché fosse pronto per la partenza nella sera stessa. Ma, quando ormai sembrava che nulla avrebbe ostacolato l'impresa, sorsero altre difficoltà

che non erano da attribuire né alla capacità del Caproni né a quella dell'equipaggio.

«...Avrei potuto restare in aria 10 ore e 40 minuti, avendo ancora nei serbatoi 135 litri di benzina – scrisse il Comandante al generale Porro, sottocapo di Stato maggiore dell'Esercito all'indomani del positivo volo di prova – ma non volli troppo affaticare i miei piloti, credendo di poter partire la sera seguente per Vienna, secondo quel ch'era fermamente convenuto. Pur contro tutte le avversità del vento, e della foschia, l'apparecchio fece una mirabile prova. Dopo la nona ora, i tre motori serbavano un tono pieno e vigoroso, con un accordo stupendo.

[...] Non so dire a V.E. il mio stupore e il mio dolore quando oggi – poche ore dopo l'ordine di tenermi pronto e di far stampare i messaggi e di preparare i pacchi – giunse il divieto ingiustificato e inaspettato. Avendo io direttamente interrogato il Comando di Aeronautica intorno al parere negativo, mi fu risposto:

1) che nessuno aveva mai pensato a contestare la possibilità di compiere il viaggio e tanto meno a mettere in dubbio la felicissima prova di ieri;

2) che tecnicamente l'incursione aveva ogni probabilità di riuscire, considerata la presenza dei tre motori e il carico straordinario di benzina, di olio e di acqua;

3) che il Comando di Aeronautica non aveva opposto ragioni politiche o militari, delle quali il Capo era l'unico giudice;

4) che v'era soltanto una ragione sentimentale (!!!) in considerazione del mio rischio, dei vantaggi e svantaggi, etc..

Credo che l'E.V. non possa non sorridere di tanta improvvisa sollecitazione per la conservazione di un

soldato che, dal principio della guerra, in ogni sorta di fatti d'arme ha sempre sdegnato di risparmiarsi.

[...] Non mi fermo in queste singolari contraddizioni né su questo disdegnato sopruso che per fortuna l'alta giustizia dell'Eccellenza Vostra non permetterà.

Insomma i tecnici competenti riconoscono la possibilità tecnica di eseguire il volo. Questo fu loro domandato; su questo dovevano rispondere. Dopo le nove ore (che potevano essere quasi undici) non potevano sottrarsi all'evidenza.

Il mio Capo m'aveva posto per condizione l'esperimento. L'esperimento fu fatto, superando nei risultati perfino la mia propria aspettazione, che fu sempre fiduciosa.

Io dovevo dunque partire stasera.

Se il divieto è consigliato da altre ragioni che io non debbo discutere, esso era da porre fin da principio, per risparmiare ad un uomo immeritevole una passione e un lavoro inutili per dieci giorni.

[...] Non mi lagno; mentre si consuma, insieme col mio rammarico vano, un'altra notte favorevole...»

Parole dure quelle di D'Annunzio, dettate ovviamente dall'amarezza di un uomo che aveva preparato l'impresa con tanta passione. Ma col senno di poi potremmo dire che la scelta del Comando Supremo fu forse giusta, perché altrimenti D'Annunzio, arrivati a questo punto, avrebbe certamente rischiato la partenza senza alcuna revisione né dell'aereo, né dei motori e con l'equipaggio ancora provato dal recentissimo lungo volo.

Ormai le notti utili erano trascorse e la stagione incalzante sconsigliava di fare affidamento al successivo plenilunio di ottobre.

Per quell'anno la spedizione di Vienna dovette

così essere abbandonata dopo le complesse e movimentate vicende che abbiamo fin qui narrato.

Vennero poi i tristi giorni di Caporetto e di Vienna si ritornò a parlare l'anno dopo. Ma la situazione era un po' cambiata perché, con il consolidamento delle linee sul Piave, i nostri aviatori si trovarono con la rotta allungata di oltre 200 km.

Bisognava così ricominciare da capo e nel frattempo stavano maturando altri eventi.

D'Annunzio non aveva perso le speranze, né mancava occasione di rammentare la cosa ai suoi superiori.

Ancora su un unico tipo di velivolo sembrò fissarsi il pensiero di D'Annunzio quando cercò, in extremis, di guadagnare il tempo perduto tentando di aggirare l'ostacolo delle nove ore con la proposta di usare il SIA 7B1, pilota il capitano Laureati.

Infine l'attenzione di D'Annunzio si fermò sul SIA 9B che doveva essere impiegato dalla prima Squadriglia Navale Siluranti Aeree da lui comandata. Nel maggio 1918, infatti, alcuni di questi velivoli erano in preparazione a Torino per il volo su Vienna, ma un incidente di volo del suo pilota tenente Leandro Negrini fece togliere dal servizio l'aereo.

In realtà la cosa più importante per il Comandante era quella di «andare» e pertanto si sarebbe molto volentieri adattato, secondo il tipo di velivolo disponibile e secondo le circostanze.

Nel giugno 1918, con la costituzione della 87ª Squadriglia «La Serenissima» l'esecuzione venne definitivamente e ufficialmente affidata agli SVA. Ma in quel preciso momento nasceva anche quello è stato definito il «caso D'Annunzio». I velivoli della «Serenissima» erano dei monoposto e non essendo il Poeta un pilota, si palesò la dolorosa necessità di escluderlo dal

volo; fu questa una grossa preoccupazione per il generale La Polla.

Ai funerali di Francesco Baracca, il 26 giugno, il generale Luigi Bongiovanni (il Comandante Superiore d'Aeronautica) informò D'Annunzio della sua forzata esclusione dall'imminente volo su Vienna. Il Comandante ne restò profondamente turbato e chiese all'ingegner Brezzi di far realizzare una versione speciale dello SVA biposto, un velivolo con maggiore autonomia del biposto normale che i collaudatori capitani Luigi Bourlot e Felice Porro stavano presentando ai reparti per i compiti di ricognizione tattica.

Ma il prototipo del biposto cadde il 7 luglio durante un volo di prova e si dovette ricominciare da capo.

A questo punto non vi era altra alternativa che trasformare direttamente in biposto uno SVA monoposto di serie, e precisamente uno SVA 9. La modifica consistette nello studiare e adattare uno speciale serbatoio di 300 litri, tale da consentire oltre sette ore di volo. Inoltre tra l'abitacolo anteriore, destinato a D'Annunzio e quello posteriore del suo pilota Palli, venne sistemato un parabrezza amovibile.

L'ingegner Brezzi riuscì a far approntare questo velivolo in tempo utile e l'impresa venne affidata finalmente a D'Annunzio.

Bibliografia

E. Rebora, *I precedenti del volo su Vienna*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 1973.
Archivio Museo Caproni, Roma.
S. Laredo de Mendoza, *Gabriele d'Annunzio aviatore di guerra*, Impresa Editoriale Italiana, Milano 1964 (2ª ed.).



D'Annunzio con il capitano Beltrame sul campo di Campoformido. La fotografia porta il motto famoso di incitamento e di speranza.

Rientro di D'Annunzio da un'incursione su Trento a bordo di un Maurice Farman.



I tenenti Pagliano e Gori portano in volo, sul loro Ca.3, l'amm. Paolo Thaon di Revel.





Sul vento di vittoria
che si leva dai fiumi della
libertà, non siamo venuti se non
per la gioia dell'arditezza, non sia-
mo venuti se non per la prova di
quel che potremo osare e fare quan-
do vorremo, nell'ora che sceglieremo.

Il rombo della giovine ala
italiana non somiglia a quello del bron-
zo funebre, nel cielo mattutino. Tutta-
via la lieta audacia sorpende fra
Santo Stefano e il Graben una senten-
za non revocabile, o Viennesi.

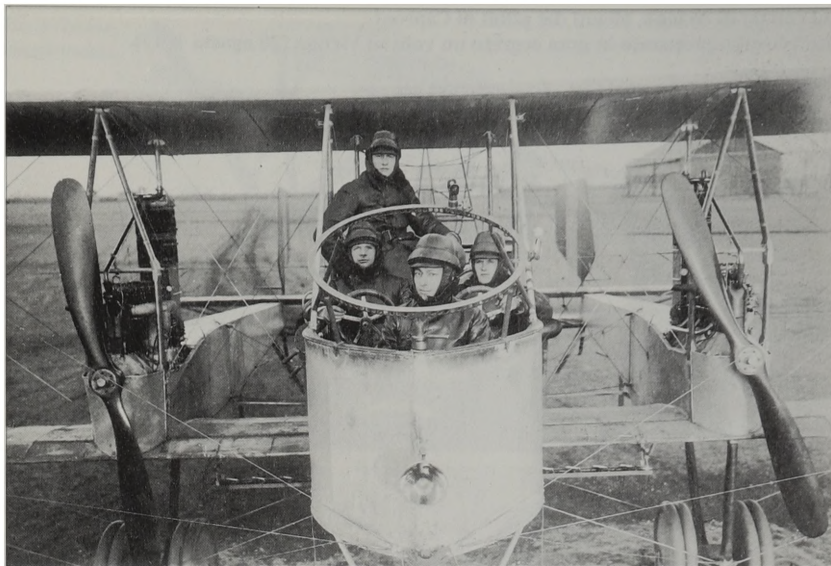
Viva l'Italia!

* Nel cielo di Vienna: 9 agosto
1918.

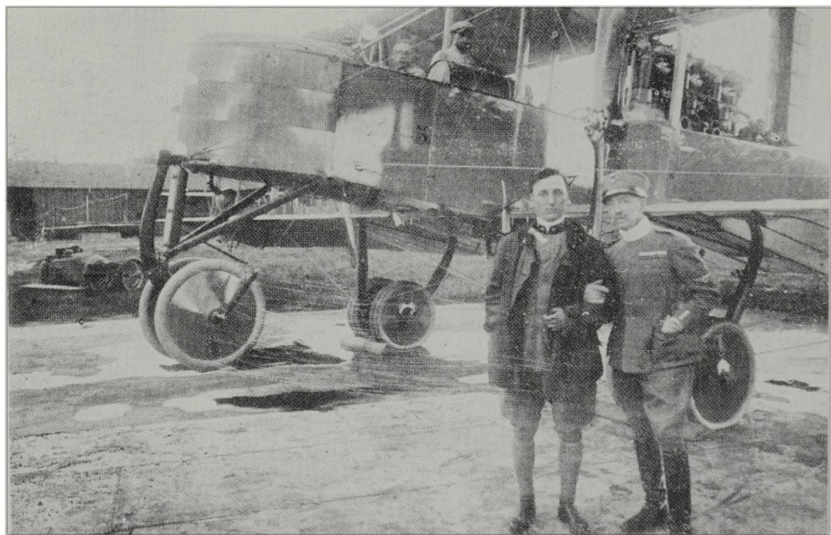
Gabriele d'Annunzio



Il Ca.3 «Asso di Picche» dell'VIII Squadriglia sul campo della Comina; l'equipaggio è quello di Pagliano-Gori, destinato originariamente a portare D'Annunzio in volo su Vienna.



Gabriele D'Annunzio col figlio Veniero e il trimotore Caproni preparato per il volo su Vienna (1917).

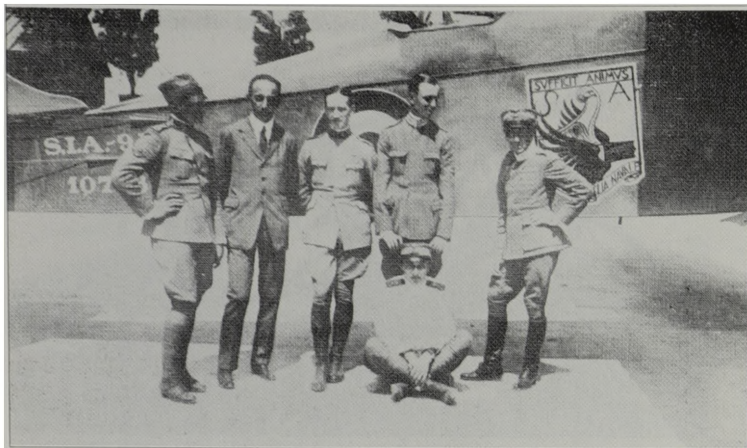


**Sul campo di Aviano, alcuni dei piloti di Caproni
che avevano preparato in gran segreto un volo su Vienna (30 agosto 1917).**

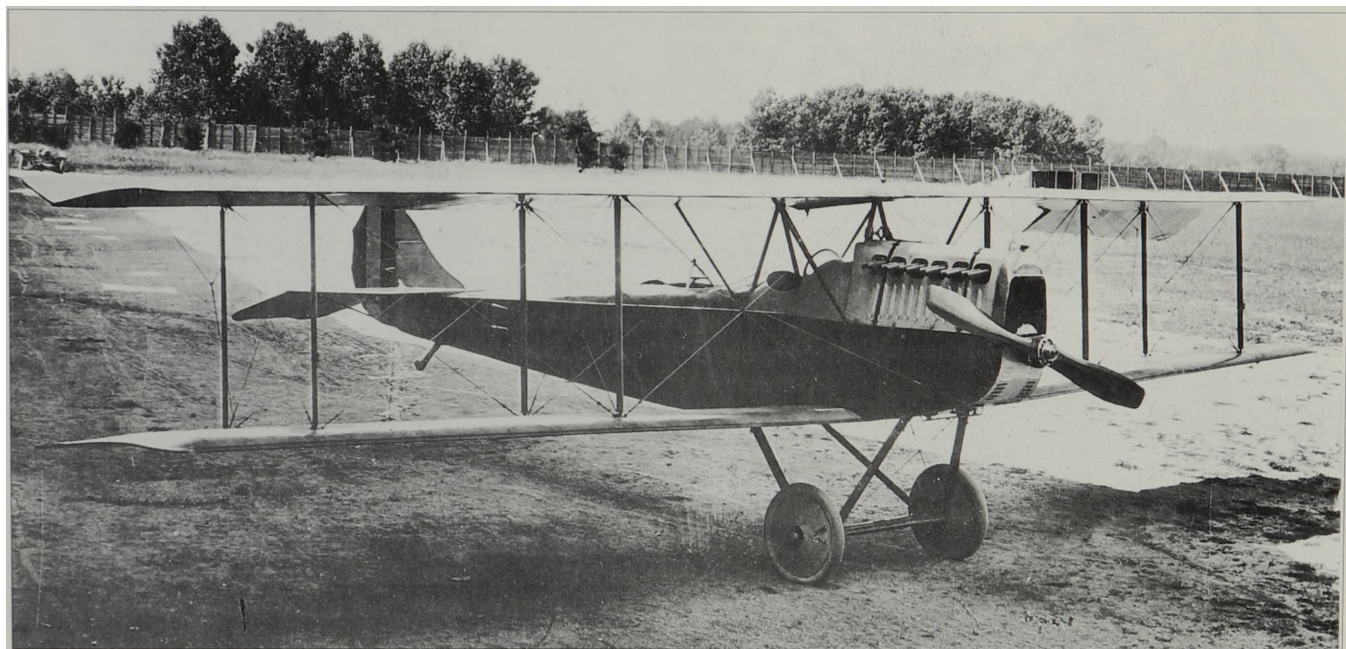


A destra, D'Annunzio con il suo pilota Natale Palli; in basso, ancora il «Comandante» con Palli e il generale Bongiovanni.





**D'Annunzio con equipaggi della Prima Squadriglia Navale e il SIA 9B del bombardamento di Pola (17 luglio 1918).
In basso, il SIA 7B, un altro dei velivoli valutati per l'impresa di Vienna.**



Wiener!

Lernt die Italiener kennen!

Wenn wir wollten, wir könnten ganze Tonnen von Bomben auf euere Stadt hinabwerfen, aber wir senden euch nur einen Gruss der Trikolore, der Trikolore der Freiheit.

Wir Italiener führen den Krieg nicht mit Bürgern, Kindern, Greisen und Frauen. Wir führen den Krieg mit eurer Regierung, dem Feinde der nationalen Freiheit, mit eurer blinden, starrköpfigen und grausamen Regierung, die euch weder Brot noch Frieden zu geben vermag und euch nur mit Hass und trügerischen Hoffnungen füttert.

Wiener!

Man sagt von euch, dass ihr intelligent seid, jedoch seitdem ihr die preussische Uniform angezogen habt ihr seid auf das Niveau eines Berliner-Grobians herabgesunken, und die ganze Welt hat sich gegen euch gewandt.

Wollt ihr den Krieg fortführen? Tut es, wenn ihr Selbstmord begehen wollt! Was hofft ihr? Den Entscheidungssieg, den euch die preussischen Generale versprochen haben?

Ihr Entscheidungssieg ist wie das Brot aus der Ukraina: Man erwartet es und stirbt bevor es ankommt.

Bürger Wiens! Bedenkt was euch erwartet und erwacht!

HOCH LEBE DIE FREIHEIT!

HOCH LEBE ITALIEN!

HOCH LEBE DIE ENTENTE!

Il volo su Vienna

Baldassare Catalanotto

Che quel 9 di agosto fosse un venerdì nessuno dello scaramantico ambiente aviatorio ama ricordarlo, né se ne trova traccia nella letteratura di allora e di poi. Ma, alla faccia della tradizione, quello doveva essere un venerdì fausto per l'87^a Squadriglia. D'Annunzio aveva allora domicilio in Padova nel palazzo Giusti del Giardino. Avvertito della partenza, nottetempo fece svegliare la vecchia contessa e, ottenutane la benedizione, si precipitò a San Pelagio, ove restò a vegliare con due zelanti specialisti indaffarati negli ultimi ritocchi agli SVA. Alle quattro il poeta prese a destare i compagni più giovani e a lui più fidi: Palli, Locatelli, Allegri, Massoni, Finzi che, con i suoi 26 anni, era il più anziano di loro.

Il giorno prima c'era stato il secondo tentativo per Vienna. Il primo si era consumato inutilmente il 2 agosto. Una coltre di nubi anche questa volta impedì

di valicare le prealpi. Il solo Censi, che era dovuto partire in ritardo, si era spinto fino a Klagenfurt e nella tempesta si era dovuto liberare dei manifestini. Si temeva che, messi sull'avviso, gli austriaci avrebbero atteso al varco. Al ritorno, Censi non trovò né i piloti, né gli SVA a bella posta celati. Credendo i compagni in rotta per Vienna, ebbe gesti disperati, ma quelli si mostrarono e tutto finì in grandi risate.

I Comandi, ormai, non volevano saperne oltre dell'impresa, ritenendo più preziose le ricognizioni degli SVA. Attraverso i buoni uffici del ten. col. La Polla, capo del Comando Aeronautica a disposizione del Comando Supremo, e del gen. Bongiovanni, che era a capo del Comando Superiore d'Aeronautica a Monteortone (Padova), il comandante dell'87^a, cap. Masprone, ottenne il permesso per un ultimo tentativo, questa volta definitivo. Masprone ricordò in una

sua relazione, anni dopo, che c'era stato anche un intervento decisivo di D'Annunzio che, attraverso l'ufficio stampa e propaganda, era risalito sino a Diaz.

La formazione sarebbe stata composta dagli 11 SVA superstiti ed il volo avrebbe proseguito sino a che fossero rimasti almeno cinque velivoli. Ordine perentorio.

«L'aurora fa brillare il cielo rugiadoso», ricorderà poi Locatelli¹. Con i primi brusii dei motori gli SVA venivano tirati fuori dagli hangar. In uno di questi D'Annunzio arringò i cinque fidi: «Ieri mattina, sopra le linee nemiche, fui costretto a virare, a dare il segnale del ritorno per la vostra scarsa disciplina in volo. Avevo raccomandato allo stormo la massima compattezza ... e voi vi siete dispersi, quasi che andaste a diporto. Se non v'ebbi in pugno col comando, vi avrò in pugno col giuramento... Mi è stato ordinato di partire con una squadriglia di undici. Mi è stato ordinato di non proseguire se la squadriglia si riduca a meno di cinque... Nessuno di voi si arresterà, se non con l'ultimo battito del motore. Non vento, non nuvole, non tempesta, non malessere, non avversità alcuna potrà essere causa di arresto o di ritorno... Ciascuno di voi atterrerà o precipiterà quando il motore abbia cessato di battere senza speranza di ripresa. Se fallisce anche questa partenza, non ci sarà più permesso di partire... L'ordine del Capo è irrevocabile. Se non arriverò su Vienna io non tornerò indietro. Se non arriverete su Vienna, voi non tornerete indietro. Questo è il mio comando. Questo è il vostro giuramento... Ciascuno di voi cinque mi guardi negli occhi e mi dia la mano»². Nell'accorato appello si trova qualche discordanza circa i motivi che causarono il rientro dell'8 agosto in una relazione che lo stesso comandante dell'87^a, cap. Alberto Masprone, fece anni dopo: «An-

che il giorno otto tempo magnifico da noi, ma arrivati sull'Isonzo nubi su tutta l'Austria e fu deciso il ritorno»³. Attribuiva così al fattore meteo l'insuccesso. Certamente la fitta copertura aveva provocato la rottura della formazione e il ritorno disordinato dei velivoli. Parimenti è da credere che la reprimenda dannunziana avesse un fine pungolatorio per ottenere dai fidi la compattezza necessaria alla riuscita.

La preparazione era stata minuziosa. Rigide tabelle regolavano regimi di crociera e consumi. La velocità ideale da mantenere era sui 160 km orari per garantire 900/1.000 km di percorso con un minimo margine di riserva. La lunghezza del volo dipendeva dalle condizioni meteo e da eventuali contatti con aerei nemici. In quell'agosto, vasti campi depressionari mantenevano condizioni di instabilità sull'Europa centrale. Anche la mattina del 9 il lancio di palloni-sonda aveva confermato la presenza in quota di forte vento da nord-est. Nella somma dei due percorsi andata e ritorno, se mantenutosi costante, sarebbe stato ininfluenza sui tempi di autonomia. Ma sicuramente a ridosso del versante alpino settentrionale le formazioni nuvolose sarebbero state ancora imponenti.

Ogni aereo imbarcava venti chili di manifestini. Erano di tre tipi. Due con testo italiano e tedesco erano stati stilati da Ugo Ojetti⁴ che, come altri scrittori, era parte attiva dell'ufficio stampa e propaganda del Regio Esercito con sede ad Abano. Il terzo, più noto, era stato curato da D'Annunzio. Ojetti, in una lettera alla moglie datata 1° agosto, invidiava il privilegio offerto al poeta pescarese di partecipare al raid: «Un mese fa andai all'Aeronautica e chiesi se tutti gli apparecchi dovevano essere monoposti. Tutti. Il col. Franchini mi assicurò che era impossibile che andassi anch'io perchè gli SVA biposti hanno due ore di volo. Per

Gabriele - ed è giusto - ha trovato d'un tratto il rimedio. Ma non perdonerò mai loro l'inganno a me. Ne ho sofferto molto. Ma non posso nemmeno parlarne perchè non sia male interpretato il mio sentimento» ⁵. Fanno sorridere oggi, ma appaiono comprensibili queste gelosie tra uomini di lettere. Un altro scrittore, Ferdinando Martini ⁶, così considerava la prosa dannunziana del messaggio ai viennesi: «Quando D'Annunzio fece le sue prime prove come soldato la gente, poco fidando nel suo valore o nella bellica sua attività, disse: "Scriva e non faccia". Ora io dico a lui, dopo altre molte prove: "Faccia e non scriva"» ⁷.

Il ten. Michelangelo Zigiotti, capo della sezione fotografica dell'87^a, provvide a far caricare su ogni SVA la macchina fotopanoramica con 12 lastre. Sul biposto SVA 10 di Palli le macchine erano due. Locatelli portò con sé anche un piccolo apparecchio per istantanee, che usò per riprendere immagini di fianco degli altri velivoli.

Palli e Locatelli erano i più sperimentati navigatori ed avevano l'incarico di tenere e controllare la rotta. La bussola, l'orologio e l'ausilio del sole erano allora gli elementi base della navigazione aerea. Minuziose carte e la possibilità di osservare il territorio sorvolato avrebbero fornito i punti di riferimento. All'andata si sarebbe seguita una rotta che prevedeva l'attraversamento delle Alpi Giulie puntando su Klagenfurt, la Carinzia e la Stiria. Il rientro sarebbe dovuto avvenire con rotta leggermente più meridionale. Si evitavano così i monti e non si ripeteva il percorso d'andata su cui poteva attendere la caccia avversaria. Poteva essere seguita la procedura ferrodromica osservando i binari della linea per Graz, Lubiana e Trieste. D'Annunzio chiamava Palli l'«Aquila dagli occhi chiari». Più semplicemente per i compagni Palli era il «piccione

viaggiatore» o la «stella polare». E questo la diceva lunga sulla sua abilità di navigatore. La formazione a cuneo avrebbe avuto al vertice il biposto disarmato di Palli con D'Annunzio; gli sarebbero stati ai lati, di scorta, i due SVA di Locatelli – che si meritò dal poeta l'appellativo di «giovine leone di guardia» – e di Allegrì che, per la bionda barba e certi suoi modi francescani, venne gratificato di un «Fra' Ginepro» che la morte prematura accompagnerà nella leggenda.

Gli SVA si allinearono sul margine del breve prato di San Pelagio. Nel cielo, la rapida riga di un razzo verde sparato dal ten. col. La Polla. Ma gli aerei non si muovono, i motori tacciono di nuovo. Goliardicamente, le giovani aquile della «Serenissima» hanno voluto giocare l'ultimo tiro al Capo. Un secondo razzo, e questa volta si avvia l'aereo di Palli, seguito dagli altri dieci. Sono le 5 e 50. La gente sul campo torna alle faccende di sempre. Ma già si ode un rombo basso. Si profilano due biplani. Un altro insuccesso? Sono gli SVA di Vincenzo Contratti e Francesco Ferrarin. Quest'ultimo maledice «queste carrette» che li avevano traditi. Tale la rabbia del pilota di Thiene, cugino del poi più celebre Arturo, che gli venne l'itterizia, come allora veniva chiamata l'epatite. Un altro SVA si era sfasciato nel prendere terra in emergenza nel mezzo di una faggeta: era quello del Comandante Masprone, che si ebbe anche una ferita mandibolare.

Gli altri otto biplani proseguono. La formazione si stringe. Su Venezia il cuneo è già perfetto con Finzi a fare da fanalino. Si varca la costa sulla foce della Livenza. Gli SVA fanno quota. Scorrono sotto le ali i luoghi delle Venezie e del Friuli occupati dal nemico; la valle dell'Isonzo sovrastata dal Monte Nero, sulla sinistra Udine, poi Cividale. Alle 6 e 40 il posto di avvistamento austriaco di Caorle aveva segnalato il

passaggio di una squadriglia di otto apparecchi: direzione presunta, Trieste o Lubiana.

Ora appaiono le bianche rocce delle Alpi Giulie; si rasenta il monte Tricorno e si continua a far quota. Ogni tanto una raffica di vento fa sobbalzare le ali, che sembrano accusare una ingannevole fragilità. Il sole illumina il dorato Leone di San Marco sulle fusoliere, indugia sulle coccarde tricolori. Ogni aereo si tira dietro dei colorati guidoncini di riconoscimento, tesi al vento della corsa.

Si intrecciano, intanto, le telefonate degli austriaci dall'uno all'altro sito di avvistamento. Alle 7 e 13 la guardia aerea di Santa Maria lanciava il segnale che otto «strani aerei» stavano volando sulla direttrice Udine-Bischoflack. Dopo due minuti, quella di Korada parlava già di rotta Codroipo-Klagenfurt. Proprio a Klagenfurt c'è un aeroporto: si vedono due velivoli in salita. I nostri credono si tratti di caccia. Istintivamente, si serrano gli uni agli altri. In effetti sono due biposti della locale scuola di volo. A loro volta, gli austriaci hanno avvistato gli SVA e si portano rapidamente all'atterraggio per dare l'allarme, ma non vengono creduti.

Sorvolando la Carinzia, sul massiccio della Sau Alpe con i suoi 2.081 metri di altezza inizia una coltre di nubi che si prolunga all'orizzonte e copre il terreno alla vista dei nostri aviatori. Si fa più violenta la turbolenza. Gli SVA filano decisi, i piloti sono tranquilli, risoluti. Oltre ai cinque del giuramento ci sono i tenenti Censi, Granzarolo e Sarti.

Le nubi celano anche i nostri agli austriaci. Alle 8 e 30 il posto di Thisseneg comunicava che alle 8 e 10 era stato segnalato un ronzio sospetto di motori tra Judenburg e Graz. La formazione era dunque sulla rotta giusta e a quell'ora iniziava a sorvolare, come

previsto, la vallata della Mür.

Nella violenza della perturbazione gli aerei sobbalzavano quando più si infittivano le nubi. Si perdevano brevemente di vista tra uno sbuffo e l'altro di candido vapore, poi si ritrovavano. Viene toccata la quota massima stabilita di 3.650 metri. Poi si inizia la lenta discesa. Qualche squarcio consente di rilevare il terreno, confrontarlo con la carta stesa sulle ginocchia. Sul Teufelstein (pietra del diavolo), nella Stiria, un cumulonembo imponente sembra sbarrare la strada. D'Annunzio annota: «Il temporale! Grandi sussulti. Ore 8 e 35, quota 2.850. Si danza. Nuvole, nuvole, turbini, risucchi. Avanti!» A Neunkirchen si forano le nuvole ed appare la valle della Leitha. Gli SVA sorvolano i campi di Wiener Neustadt, temuti perché sede della caccia austriaca. «Uno dei nostri apparecchi rimane indietro, sembra che scenda in volo librato. Ahimè! Scende, scompare. Chi?». Era Sarti. Il motore aveva «starnutito», poi il pilota aveva avvertito che la situazione volgeva al peggio. Si era rotta una valvola di aspirazione. Tagliando il flusso della benzina, prontamente Sarti evitò l'incendio. Poi planò alla ricerca di un posto d'atterraggio, trovò un prato presso Schwarzbach e vi si posò abilmente. L'aereo capottò per l'insidia subdola di un fosso celato dall'erba alta. Sarti fece appena in tempo ad uscire indenne dall'abitacolo e ad appiccare il fuoco allo SVA prima che giungessero i gendarmi.

L'italiano venne portato sul vicino campo di Wiener Neustadt ove fu signorilmente accolto dagli aviatori austriaci. Sarti fu insolitamente loquace, anche troppo. Rivelò che lo SVA era un buon apparecchio con il tallone d'Achille di un inadeguato motore, causa di tanti incidenti come quello capitato a lui. Dichiarò che il suo sistema nervoso era prossimo al crollo a causa

dell'intenso impiego in zona di guerra, senza soste. Secondo Sarti, dei tremila aviatori italiani addestrati soltanto una minima parte veniva impiegata al fronte ⁸.

I sette SVA superstiti proseguirono. D'Annunzio avrebbe detto poi che era destino: «L'ottava stella si è consumata misteriosamente come una delle lacrime di fuoco che solcano l'aria in queste notti di San Lorenzo». «Avevo portato meco per buon augurio il mio guidone azzurro di Cattaro, costellato con le stelle dell'Orsa. Sopra la foce del Piave eravamo in otto, ma il numero settenario doveva prevalere».

Più avanti D'Annunzio gioiosamente annota: «Ore 9 e 10. Quota 3.000. Vedo sull'ala inferiore sinistra l'ombra del casco di Palli. Il sole! Il Wiener Wald!» Dinanzi allo SVA era apparsa la vasta massa verde del bosco viennese.

La capitale si era destata, quella mattina, sotto una fitta nebbiolina, insolita per l'estate. La gente affollava le strade intenta alle cose quotidiane rese difficili dalla guerra. Scarseggiavano i generi commerciali e prosperava il mercato nero. Folla in coda dinanzi ai negozi e ai banchi dei mercati. In maggioranza vecchi e bambini, gli uomini al fronte e nelle fabbriche. I lunghi anni di guerra causavano sempre più profonde lacerazioni politiche e sociali.

Alle 9 la nebbia si era diradata sotto l'impeto del sole. Ore 9 e 15: dinanzi allo sguardo ammirato degli otto aviatori si stende Vienna, austera nelle grigie masse degli edifici, interrotte dalle macchie smeraldine dei parchi. La città danubiana di Mozart e Schubert, delle corti fastose, dei valzer si apre sotto le loro ali. Palli fece segno con l'indice a picchiare. La formazione si era accostata a sinistra e, scendendo, piombò sui quartieri occidentali di Meidling e di Hietzing. Sembrò indugiare sul parco di Schönbrunn. Il traffico sulla

Mariahilfstrasse, i fasci di binari della Westbahnhof, il distretto di Margarethen. Una virata, la formazione si dispone in fila e inizia il sorvolo della «innere Stadt», il centro città limitato dall'anello dei viali alberati: il celebre «Ring». Si stagliano le due guglie gotiche della Votivkirche, la chiesa votiva di Santa Maria, l'Hofburg, il palazzo di città, il Parlamento, l'Università, il Museo delle Scienze che fronteggia quello delle Belle Arti. Via ai manifestini! «Le “ammonizioni” piovono fra Santo Stefano e il Graben», annota D'Annunzio sui suoi fogli di volo. Ora si scende sotto i 650 metri, qualcuno ancora più in basso. Uno SVA, quello di Censi o forse quello di Allegri, che a Vienna ha vissuto, spirala attorno alla bianca torre gotica del duomo di Santo Stefano che con i suoi 136 metri domina la città ed è affettuosamente chiamato «Steffy» dai viennesi.

Dalla Borsa escono cambisti e azionisti che offrono somme crescenti, 200, 300 corone per possedere i preziosi rettangoli tricolori. Superato il primo timor panico, la folla va alla caccia dei foglietti e la lotta è adesso con i gendarmi che, a cavallo e a piedi, tentano di impedire la diffusione dei messaggi.

La stampa già nelle edizioni del pomeriggio darà voce ai testimoni e, come sempre, le descrizioni contrastano. Si è incerti sul numero degli aerei, cinque, sei, otto. Si parla dell'aereo di Sarti e si invita la popolazione a dar la caccia agli aviatori fuggiaschi dopo che hanno incendiato il loro aereo, e non si riesce di scovarli. Riportando ampiamente la notizia sulle prime pagine, i giornali si fanno portavoce del disagio dei cittadini per la mancata reazione all'incurisione; sperano in un rapido apprestamento delle difese perchè, tutti sono certi, gli italiani torneranno e questa volta per lanciare le bombe. Tutti sono concordi nell'aver individuato, ben visibili, le coccarde trico-

lori e gli sventolanti guidoni in coda. C'è chi giura che gli aerei volavano talmente alti che non si vedevano e non se ne sentiva nemmeno il rumore, chi si sente di giurare che gli aviatori fossero americani, altri che italiani erano gli equipaggi e americani i velivoli. Certo, è duro dover ammettere che i violatori di Vienna imperiale siano stati gli italiani tante volte derisi. Alcuni giornali minimizzano il valore aeronautico dell'impresa sostenendo che anche gli aerei austro-ungarici più volte avevano raggiunto la lontana Odessa nella guerra contro la Russia. Dopo venti minuti sul cielo viennese, la formazione si ricompone e prende la via per sud-ovest. Nella concentrazione della condotta di volo, delle riprese fotografiche e del lancio dei proclami non c'è stato il tempo per le emozioni. Davanti a loro è la strada del ritorno. Si fa viva l'urgenza del rientro, il timore per le incognite che la seconda metà del percorso potrà riservare. Si sorvola il Danubio, si sorvola il sobborgo di Schwechat e già luccicano verso il meridione i binari della ferrovia per Graz-Lubiana e Trieste. Nuovamente le nuvole a coprire il suolo. Si sale e si emerge nel sole. Sono le 9 e 50. Basterà la benzina? Secondo la stampa viennese, quando gli SVA si erano già allontanati passò su Vienna «un esercito di aerei gialli nerocrociati». È lanciata la caccia agli incursori. Ma questi filano a 160 all'ora, sopra le nuvole e sono davvero imprendibili. C'è comunque l'ordine di non accettare il combattimento, proprio per non sprecare il carburante. Se occorresse, basterà sganciarsi dando tutto gas. Ma non sarà necessario. Il vento costante da nord-est accelera il rientro.

Il giorno dopo, dal treno di corte che stazionava a Villach si chiedeva, a nome dell'imperatore Carlo I, al ministro della Guerra ogni dettaglio sui tempi di avvistamento, quando erano giunti su Vienna gli aerei

nemici, quando era stato ordinato l'allarme aereo. Conciso e incisivo il commento di un prigioniero austriaco catturato in quei giorni: «Il lancio dei manifestini su Vienna ci ha fatto forse più male che se fossero state delle bombe perché essi contenevano grandi verità»⁹.

Le nubi si diradano su Lubiana tanto che la formazione è avvolta da un furioso fuoco di artiglieria contraerea. Fuoco che riprende anche ad Aidussina. Sulla Selva di Ternova il motore dello SVA di Palli ha un singulto, si ferma, poi riprende. D'Annunzio melodrammaticamente racconterà nel 1934 alla mostra aeronautica milanese, in un indirizzo a quel podestà Marcello Visconti, che all'arresto del motore aveva stretto la mano attorno all'ampollina minuscola che conteneva il veleno inesorabile. Non si sarebbe lasciato prendere vivo. Poi, ecco Trieste. Il mare della costa è rigato da due idrocaccia che prendono il volo. Il pensiero corre all'asso Banfield. I due velivoli non riusciranno a raggiungere i velocissimi SVA.

L'Adriatico: una torpediniera della Regia Marina si è spinta, pendolando, sotto le coste istriane per fornire eventuale assistenza. I biplani si sono abbassati, l'equipaggio saluta festoso. Da Grado sparano ancora. Di nuovo si ferma il motore e D'Annunzio ripete il gesto, la mano corre al veleno. Si sorvolano la seconda, la terza, la quarta torpediniera. Par di udire il tripudio degli equipaggi. È già mezzogiorno. Compare Venezia. Gli SVA ne rasentano i tetti assolati. D'Annunzio lancia un messaggio: «La squadriglia di nome "Serenissima", tornando dall'aver portato nel cielo di Vienna il segno sempre fausto del Leone dipinto sui fianchi delle sue fusoliere da battaglia, getta un saluto d'amore e d'orgoglio a Venezia la Bella che fu sempre veduta sorridere nel lungo volo tra ala e ala, protettri-

ce' adorabile».

A San Pelagio attesa fremente. Da oltre sei ore gli aerei sono partiti ed è certo ormai che l'impresa di raggiungere Vienna è stata compiuta. Poi giungono rassicuranti i messaggi dalle torpediniere che hanno visto passare sette SVA. Tutti con lo sguardo all'orizzonte, dal generale Bongiovanni al cuoco che, con il mestolo, si affaccia sulla porta della mensa. Ci sono gli addetti stranieri, tanti giornalisti. Lasciamo la parola ad uno di questi, Antonio Baldini ¹⁰: «Un primo apparecchio giunge rapidissimo sul campo. Chi sarà? Chi mancherà? Quasi per burlare la nostra inquietudine, per rimproverarci quel po' di fede che ci è mancata, lo SVA, prima di scendere a terra, esegue evoluzioni di crudele, raffinato indugio sulla nostra folla meschina: dopo sei ore e mezza di volo ci volevan proprio di questi scherzi!» Gli «scherzi» erano due *looping* impeccabili che Ludovico Censi aveva tirato sulle teste degli astanti in segno di vittoria. Secondo scende Palli. Terzo Locatelli. Poi gli altri. Dall'abitacolo D'Annunzio esplode l'Alalà! per la «Serenissima». Sono le 12 e 36. Ancora Baldini: «Questi due uomini chiusi nella stessa gabbia di legno leggero vengono da Vienna. D'Annunzio racconta come gli è apparsa Vienna ed egli sa – quello che gli altri giovanotti non saprebbero – sa metterci con due parole sotto gli occhi la città, le ville, le strade» ¹¹.

Meno ornate le parole delle relazioni di volo: «L'apparecchio SVA n. 11779 si è dimostrato stabilissimo, molto adatto per volo con atmosfera agitata e poco affaticante nella guida. Il motore ha funzionato perfettamente per 6 ore e 40 minuti, consumando in media 40 litri di essenza per ora. Il livello di acqua al radiatore restò costante e la temperatura non superò mai i 70 gradi. Tenente Pilota Aldo Finzi ».

«Ottimo funzionamento motore. Consumati 255 litri di benzina. Perduti 2 litri d'acqua. Sottotenente Gino Allegri» ¹².

E ancora una volta Baldini: «La sera del volo Gabriellino (figlio del poeta, *n.d.A.*) m'ha raccontato d'aver incontrato un vecchio avvocato con busta di pelle che, battendogli una mano sulla spalla gli aveva detto benignamente: che birichino, Papà».

NOTE

¹ G. Mattioni: *Il Leone su Vienna*, Edizioni dell'Istituto, Udine 1981.

² S. Laredo de Mendoza, *Gabriele D'Annunzio combattente nella Grande Guerra*, Impresa Editoriale Italiana, Milano 1964 (2ª ed.)

³ *87ª Squadriglia Serenissima - Il Volo su Vienna*, Museo storico italiano della guerra, Rovereto 1968.

⁴ Ugo Ojetto (Roma 1871 - Firenze 1946), scrittore, romanziere, fu accademico d'Italia.

⁵ E. Rebora, *I precedenti del volo su Vienna*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma 1973.

⁶ Ferdinando Martini (Firenze 1841 - Monsummano 1924), scrittore, giornalista e uomo politico, senatore del Regno, fu governatore dell'Eritrea, ministro della pubblica istruzione e poi delle Colonie.

⁷ P. Alatri, *D'Annunzio*, UTET, Torino 1983.

⁸ G. Mattioni, op. cit.

⁹ Regio Esercito Italiano - Comando Supremo - Servizio Informazioni N° protocollo 11783/A, 18 settembre 1918, oggetto: notizie sul raid di Vienna, in Archivio Ufficio Storico Aeronautica Militare.

¹⁰ Antonio Baldini (Roma 1889 - 1962) scrittore, romanziere, giornalista, autore di pubblicazioni di larga fama come *Michelaccio* del 1924 e *Melafumo* del 1950.

¹¹ In «L'Illustrazione Italiana», settimanale, 18 agosto 1918, anno 65°, n° 33.

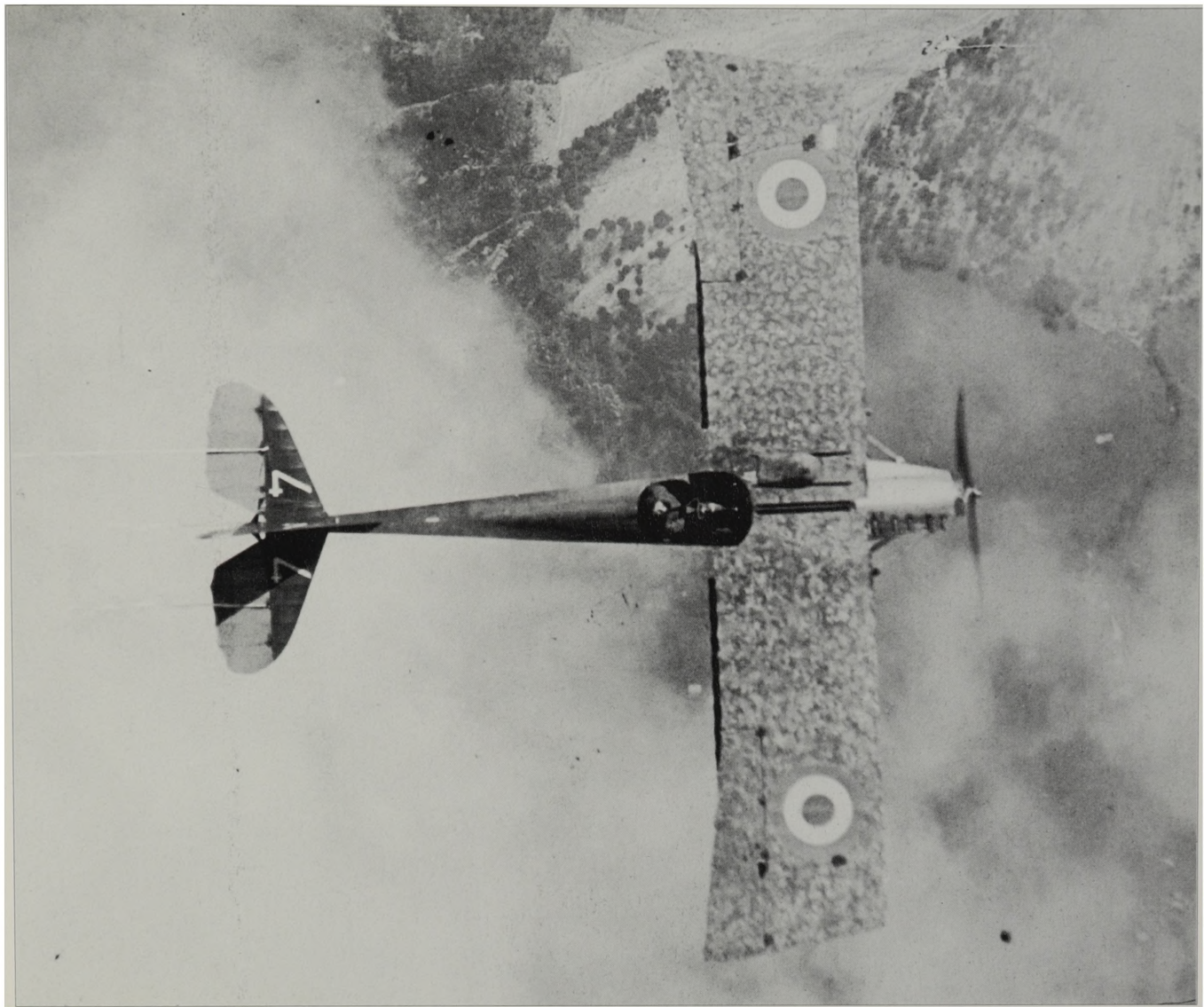
¹² *Carteggio 87ª Squadriglia aeroplani*, in Archivio Ufficio Storico Aeronautica Militare, cartella 269/2.

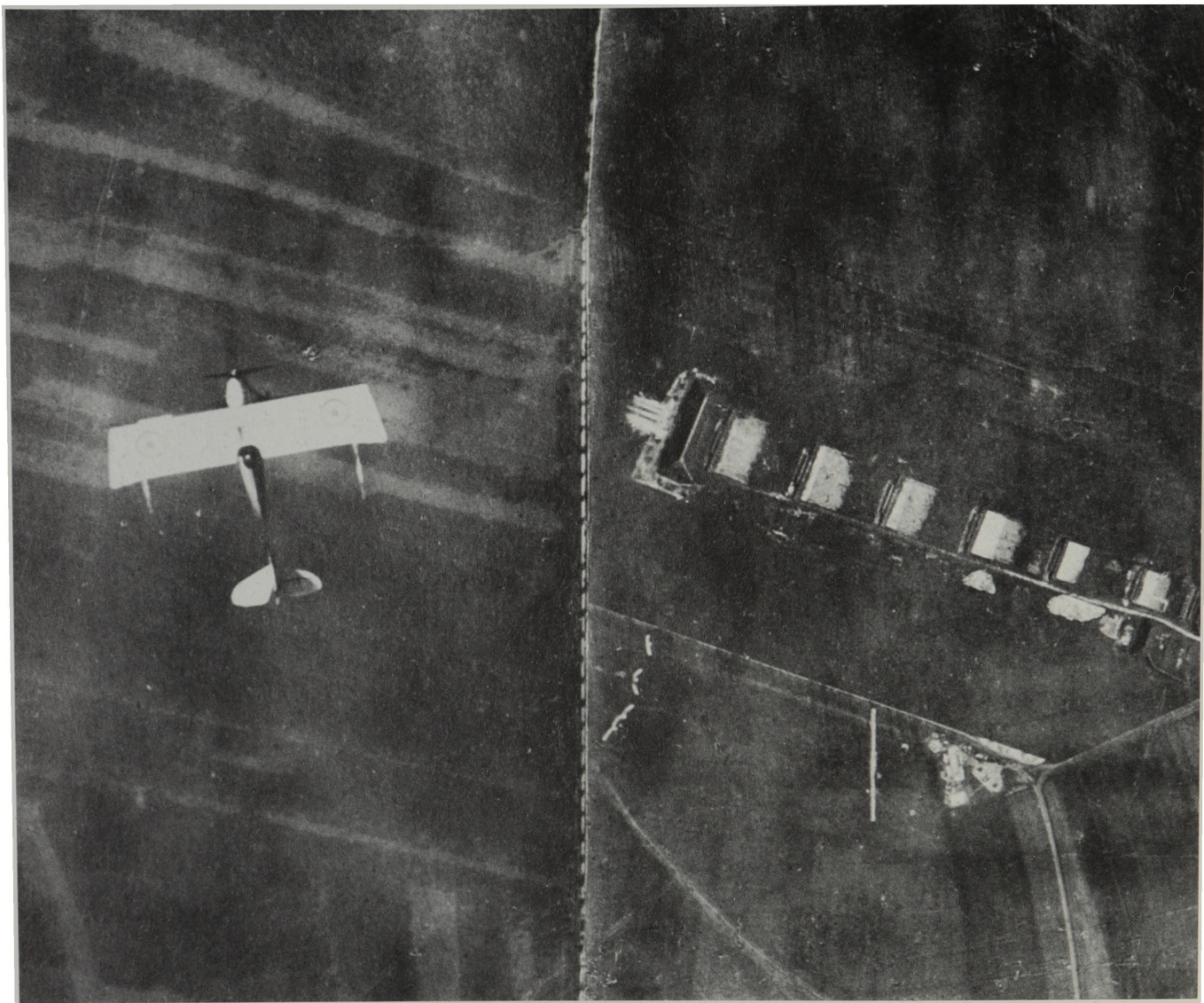


Uno SVA ripreso sulle Alpi da un velivolo simile. La quantità di neve sulle cime suggerisce trattarsi di un'immagine scattata durante uno dei numerosi voli effettuati dall'87ª Squadriglia nei mesi precedenti il volo su Vienna.



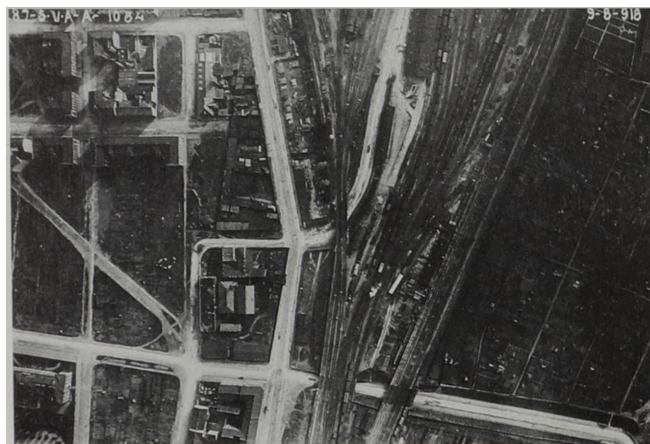
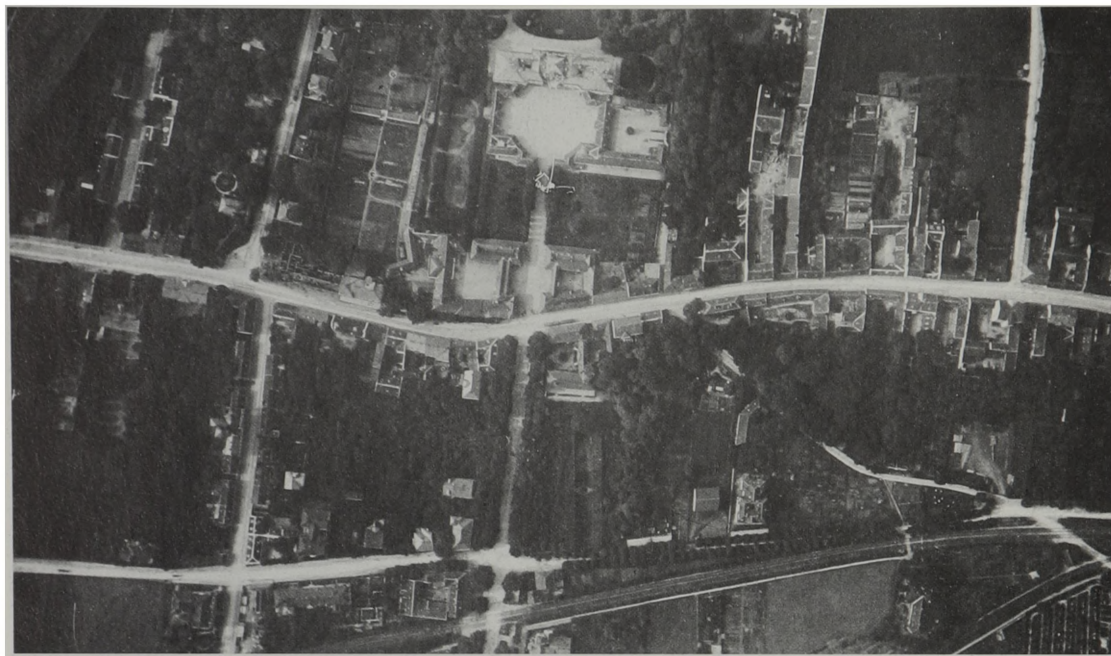
Nel volo a stretto contatto visivo capitò talvolta che uno SVA si portasse sulla verticale di un altro velivolo della formazione. Fortunatamente i piloti non si lasciavano sfuggire queste occasioni per riprendere i propri compagni. Nelle due immagini, lo SVA numero 4 di Gino Allegri ripreso durante l'avvicinamento a Vienna.





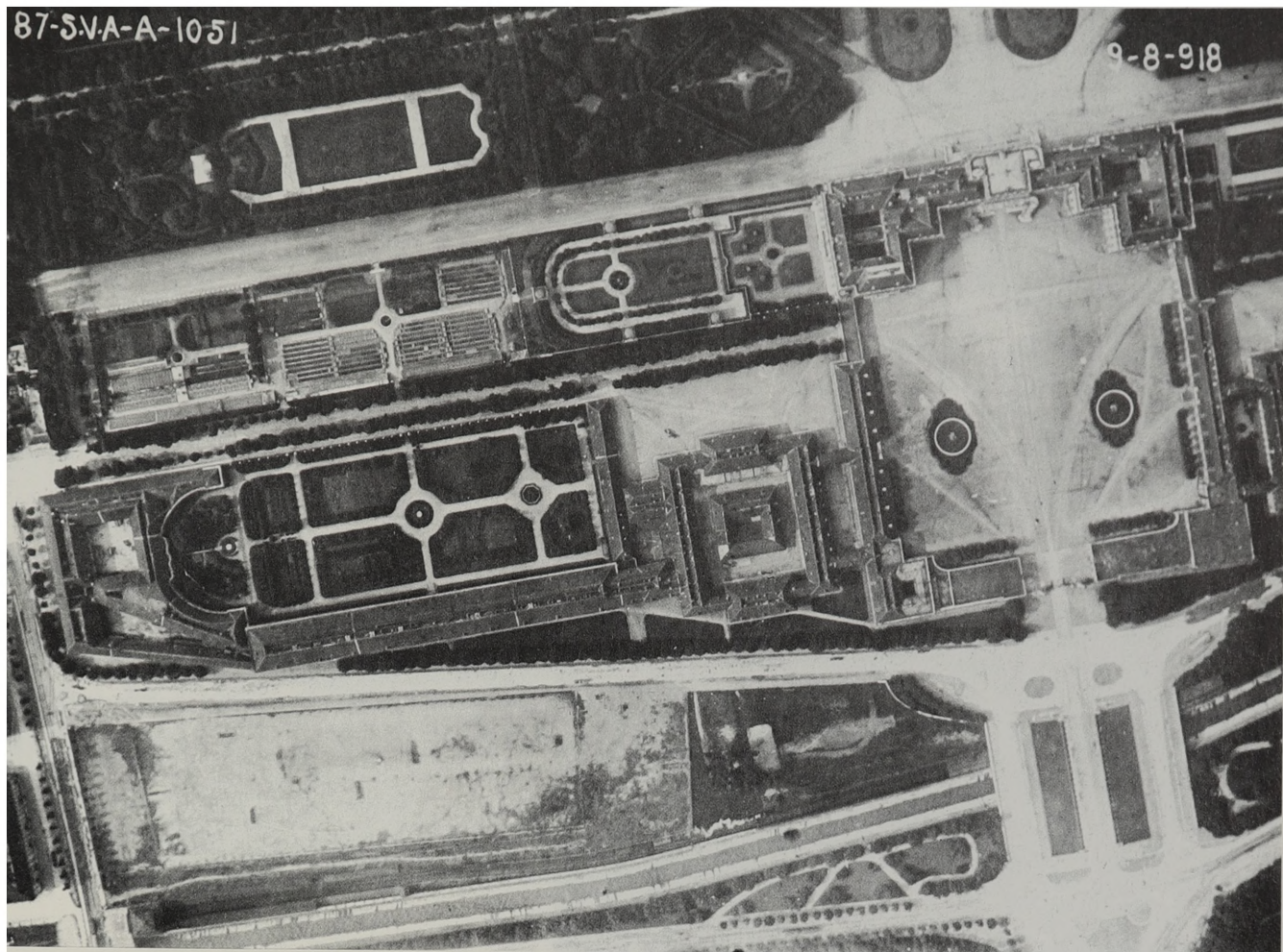


I biposto di Palli e D'Annunzio fotografato da Antonio Locatelli mentre la formazione sorvola il complesso aeroportuale di Wiener Neustadt. Sarti ha da poco planato verso terra, toccando il suolo nei pressi di Schwarza: da questo momento gli SVA rimasti sono sette. L'aereo capo-formazione è facilmente riconoscibile per l'ala superiore non mimetizzata ed i nastri legati ai montanti alari.

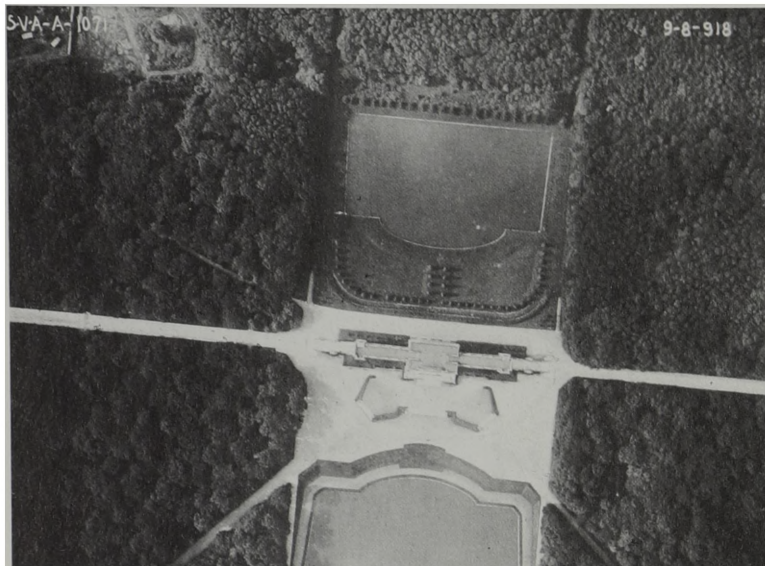


Così appariva dalla quota di 2.850 metri la zona aeroportuale di Wiener Neustadt, sede tra l'altro dei caccia addetti alla difesa della capitale austriaca. Gli apparecchi imperial-regi decollarono solo dopo che Vienna era stata sorvolata dagli SVA e non riuscirono a raggiungerli.

Gli SVA dell'87° hanno appena iniziato la planata su Vienna. Uno dei primi siti che si presta ad essere riconosciuto è la ferrovia nella zona meridionale: i fasci di binari convergono nella Ostbahnhof, stazione che raccoglie il traffico proveniente dall'Istria, dai Balcani e dall'Italia.



piloti sono intenti alle riprese fotografiche delle più tipiche zone di Vienna: questo è il castello di Schönbrunn. Definito la «Versailles austriaca» per il fasto e la bellezza, il castello sorge con il suo immenso parco sulla riva destra del fiume Wien.



La Gloriette sorge su un rilievo nel parco di Schönbrunn. Dall'alto si offre la vista della zona e del centro città, distante cinque chilometri.



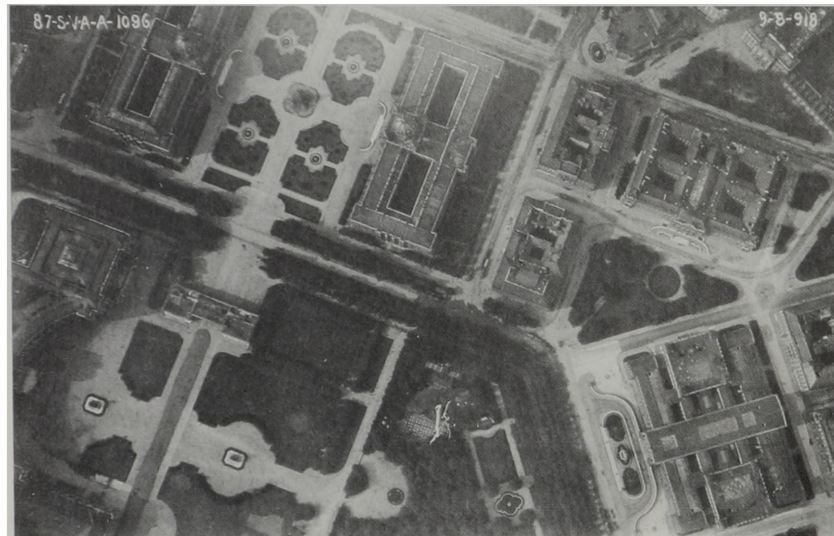
Dopo aver sorvolato i sobborghi meridionali gli SVA seguirono il perimetro del Ring che racchiude la *innere Stadt*, il centro della città di Vienna. Si riconosce la Votivkirche costruita tra il 1856 ed il 1879 per volere dell'imperatore Francesco Giuseppe, in segno di ringraziamento per esser scampato ad un attentato. Fronteggiata da un ampio giardino, sorge tra l'università e la Borsa.



antonio Locatelli riuscì a fissare il momento del lancio dei manifestini proprio sulla zona tra «Santo Stefano e il Graben» che D'Annunzio aveva indicato nel suo infervorato messaggio. L'immagine mostra appunto il duomo e la lunga piazza che prende il nome da un antico vallo romano. Sul *Graben* si vede il caratteristico monumento di ringraziamento per la fine della peste del 1679. Straordinaria la chiarezza dell'immagine, con l'andirivieni della gente e la chiesa gotica di Santo Stefano.



Lo Staatsoper, uno dei templi mondiali della lirica, venne inaugurato nel 1869 con il *Don Giovanni* di Mozart e si affaccia sul Ring che, in quel tratto, prende appunto il nome dal teatro.



I caratteristici palazzi che ospitano i musei di storia naturale e di belle arti, entrambi collocati sul Burgring.

Una chiatta sul Donaukanal.



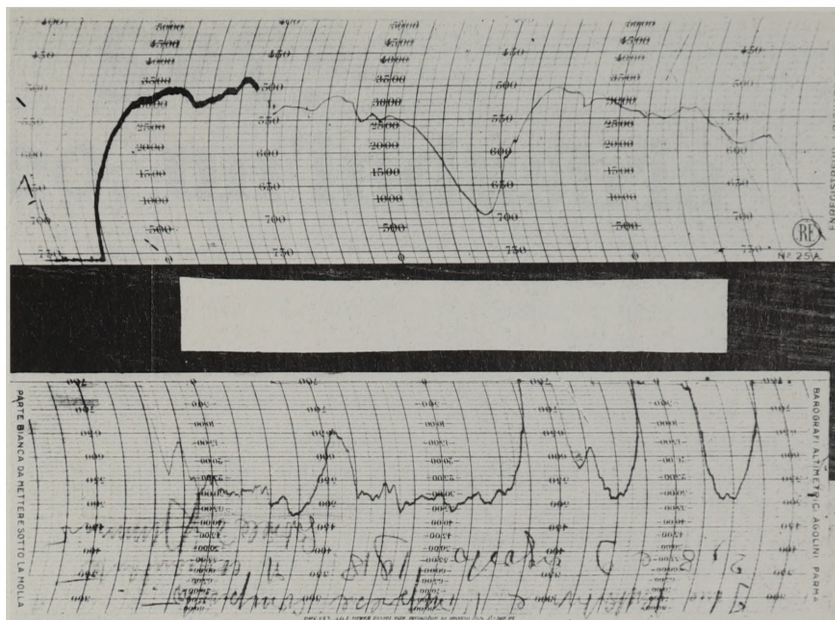
Un ponte sul ramo canalizzato del Danubio.





violatori del cielo viennese in una foto scattata qualche ora dopo il volo: da sinistra Granzarolo, Allegri, Locatelli, Palli, D'Annunzio, Massoni, Finzi e Censi.

Una cartina barografica che evidenzia la quota massima di 3.500 metri circa toccata sulle Alpi e la discesa sotto i 650 metri nel sorvolo di Vienna.



I primi festeggiamenti ai protagonisti della grande impresa aviatoria, in parte ancora con gli indumenti di volo.



SVA : un aereo, un'industria

Piero Vergnano

Il 25 marzo 1918 la rivista «Nel Cielo» dedicava la propria copertina all'immagine di quattro piloti italiani per i quali «Il Secolo Illustrato» aveva inviato al Commissariato Generale dell'Aeronautica la somma di Lire 500, modesto premio per una grande fruttifera audacia da essi compiuta.

La didascalia era alquanto vaga, come incompleta era la visione del velivolo attorno al quale avevano posato i piloti per la foto ricordo, velivolo che nel marzo del 1918 pochi erano in grado di identificare. Altrettanto pochi erano coloro che, nell'ambito dell'Aviazione militare italiana, erano in grado di comprendere il significato della «grande fruttifera audacia»; questa altro non era se non un raid su Innsbruck, effettuato in zona montana, alla ragguardevole media di 170 km/h, da una pattuglia di SVA, un tipo di monomotore di progetto e costruzione italiani, che

per sei mesi era stato fonte di cospicui dispiaceri e delusioni per lo Stato Maggiore.

Il volo su Innsbruck costituì invece una svolta: i benefici effetti incominciarono a sentirsi poco più tardi, quando lo SVA, caccia fallito, divenne uno dei più brillanti ed efficienti ricognitori strategici della prima guerra mondiale.

Il materiale di volo in dotazione all'aviazione italiana nel 1916 non era certamente dei più progrediti: sin dalla nascita dell'aviazione militare l'Italia era stata costantemente debitrice verso l'estero di quanto veniva posto in servizio e l'industria nazionale, quasi inesistente, si era forzosamente orientata, tolte rare eccezioni, alla produzione su licenza.

L'attività era essenzialmente svolta dalla Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare, ente che riuniva

alcuni tra i migliori tecnici del momento. Dopo il progetto, nel 1915, della serie di biplani a travi di coda tipo Savoja Pomilio, aventi caratteristiche poco brillanti, la D.T.A.M. si trovò concorde nella necessità di procedere allo studio di un velivolo a fusoliera basato su più razionali criteri di robustezza e di aerodinamicità. La situazione, all'estero, era d'altronde in rapida evoluzione e, senza una spinta a fondo nel settore della progettazione, l'Italia, già allora afflitta dal divario tecnologico, si sarebbe trovata in gravi condizioni. I velivoli catturati all'Austria avevano dato, ancor più che i rapporti dei combattimenti aerei, la misura del cammino da percorrere. La loro valutazione e l'analisi strutturale furono di qualche beneficio nello sviluppo dei biplani biposto tipo Pomilio C.1 e SIA 7b, allora in fase di progetto o di studio. La comparsa inoltre del monoposto Hansa Brandenburg KD, seppure non preoccupante sul piano operativo, costituì un ulteriore campanello d'allarme. Analoga sensazione dovette creare l'uscita, nella primavera del 1916, dello SPAD S.VII.

Di questo velivolo e del suo motore i tecnici italiani avevano già avuto qualche conoscenza durante gli incontri con i colleghi francesi e durante le visite in Francia poiché molte prove aerodinamiche di velivoli italiani veniva effettuate oltralpe, in particolare nei laboratori Eiffel ove si sviluppavano contemporaneamente studi di macchine francesi. In campo alleato lo S.VII era indubbiamente quanto di più avanzato esistesse nel settore dei velivoli monoposto da caccia, specialità i cui compiti si erano da poco delineati.

Anche il motore, l'Hispano-Suiza 145 HP, con un rapporto peso/potenza di 1,15 era superiore ai migliori motori tedeschi. In Italia il Fiat A.12, con un peso a secco di 375 kg ed un rapporto specifico di 1,55 kg/CV

non era certo adatto ad un monoposto maneggevole e di limitato ingombro; il più leggero Isotta Fraschini V4B era d'altro canto al limite del proprio sviluppo e pur con un peso di 290 kg non era in grado di fornire più di 180 CV.

Il motore nuovo che apriva all'Italia qualche possibilità progettuale a livello competitivo era lo SPA 6A, in grado, nella sua prima versione, di sviluppare una potenza dell'ordine di 200 CV, con un peso specifico di 1,25 kg/CV. Altri motori su cui fare affidamento non ve n'erano: il Lancia V.12 da 250 CV si trovava in fase sperimentale, con avvenire incerto, e dell'I.F.V.6 si incominciava appena a parlare.

Fu in questa atmosfera, vero albori del boom tecnologico aeronautico, che i tecnici della D.T.A.M. incominciarono a muoversi seriamente. Nell'estate del 1916 gli ingegneri Savoja e Verduzio, con la collaborazione dell'ingegner Rosatelli, iniziavano il progetto di un biplano da caccia munito di un motore SPA 6A, le cui prestazioni avrebbero dovuto essere superiori a quelle dei velivoli avversari ed alleati. La struttura ed ogni particolare vennero attentamente studiati e calcolati per ottenere i migliori requisiti di robustezza abbinati ad una favorevole finezza aerodinamica.

Lo S.V. (Savoja Verduzio) ebbe sin dall'inizio una particolare fisionomia costituita dall'adozione di una serie di montanti diagonali per il collegamento dei piani alari e dall'assenza quasi completa di cavi esterni di controventamento. Inoltre l'adozione della sezione triangolare per la parte posteriore della fusoliera aumentava l'angolo di visibilità verso il basso.

Nell'autunno del 1916, quando il progetto dello S.V. era già in fase avanzata, il Ministero della Guerra dava l'incarico alla S.A.I. Ansaldo Genova per la costruzione dei prototipi e per l'approntamento delle

officine per la produzione in serie. Parte del merito era dovuto a Giuseppe Brezzi, un ingegnere proveniente dal reparto di Sorveglianza Tecnica dell'Aviazione militare, posto alla direzione del Cantiere.

Mentre nel novembre del 1916 nel proprio Ufficio Tecnico l'Ansaldo passava alla fase conclusiva dell'approntamento dei disegni costruttivi, a Borzoli Mare procedeva all'allestimento del Cantiere Aeronautico. Qui nel dicembre veniva iniziata la costruzione dei primi S.V.

Il velivolo che si andava realizzando differiva dal primitivo progetto sviluppato dalla Direzione Tecnica sei mesi prima per avere una differente sagoma degli impennaggi e per l'adozione di un radiatore frontale unico (tipo automobile) in sostituzione della coppia di radiatori posti tra fusoliera ed ala superiore. Nonostante le non poche difficoltà iniziali l'Ansaldo, che riuniva appena duecento dipendenti, era in grado di far uscire il prototipo ai primi del marzo 1917.

Il primo S.V. (questa era la denominazione iniziale) venne da Borzoli trasferito al campo di Grosseto, non essendo ancora disponibile nell'entroterra genovese un aeroporto. Come pilota per la parte prove di volo l'Ansaldo, per interessamento di Brezzi, era riuscita ad avere il sergente Mario Stoppani, asso della 76^a Squadriglia Caccia, da molti reputato ottimo «manico», adatto al non facile lavoro di collaudo.

Con Stoppani, il 19 marzo 1917, lo S.V. si staccava la prima volta da terra compiendo un breve volo sulla zona grossetana. Le prestazioni della macchina erano disuguali: buone la salita e la velocità, meno buone stabilità e maneggevolezza.

In ogni caso i 220 km/h raggiunti nelle prove, unitamente ai tempi di salita di 10/12' impiegati per

raggiungere i 4.000 metri, erano dati degni della massima attenzione.

Nelle settimane successive, mentre si svolgeva la consueta routine per la messa a punto, altri esemplari dello S.V. venivano completati a Borzoli. Il loro collaudo doveva però avvenire su un nuovo campo volo, a Bolzaneto, una zona piana nella vallata del Polcevera, ove l'Ansaldo aveva realizzato il Cantiere N. 2.

Nell'estate, i primi esemplari, denominati frattanto SVA per l'aggiunta ufficiale dell'iniziale dell'Ansaldo, subivano il collaudo da parte dei piloti militari. Durante le prove, effettuate a Mirafiori, si concretizzava il giudizio negativo sulle caratteristiche manovriere dello SVA, caratteristiche che lo ponevano in condizioni di inferiorità rispetto ai caccia in servizio. Tale giudizio venne confermato in maniera più articolata dalla commissione dei piloti (tratti principalmente dalla celeberrima 91^a Squadriglia Caccia e comprendenti tra l'altro Baracca, Piccio, Ranza, Olivari) nel suo rapporto finale del 18 settembre 1917.

In effetti, nonostante il vantaggio di velocità (30/40 km/h) di cui fruiva lo SVA rispetto allo SPAD S.VII ed all'Hanriot HD.1, questi erano più agili nella «zuffa», il sistema classico di duello aereo in voga in quel periodo.

Altrettanto rischioso poteva essere il confronto, in questo caso reale, con i caccia avversari, tipo Brandenburg D.I, Aviatik D.I o Albatros D.III, anch'essi più lenti, ma più maneggevoli.

Alla luce di queste considerazioni, D.T.A.M. e Ansaldo presero in considerazione l'opportunità di utilizzare lo SVA quale caccia polivalente, adattandolo al bombardamento e alla ricognizione.

Pur senza avere idee chiare e sicure su quale

sarebbe stato il rendimento dello SVA ai reparti, la produzione era proseguita potenziandosi di mese in mese; nel settembre del 1917 era già disponibile una trentina di esemplari e il Cantiere N. 1 era ormai in grado di fornirne mensilmente 30-40.

Con questi velivoli venne costituita al campo di Ponte S. Pietro (Bergamo) la prima Sezione SVA, destinata a essere operativa entro la fine dell'anno.

I voli di transizione si dimostrarono immediatamente assai difficili; i piloti, in gran parte provenienti dalla ricognizione e usi a volare su «farfalloni» in grado a malapena di raggiungere i 120-140 km/h, si trovavano a pilotare un velivolo che a quella velocità era al regime di minimo sostentamento!

La serie di «scassate» in atterraggio fu perciò notevole, tanto da costringere all'ampliamento del campo di volo di Ponte S. Pietro.

Ad aumentare le difficoltà dell'inserimento operativo dello SVA giunse la ritirata di Caporetto, che portò un'ondata di sconvolgimento nei Comandi di ogni livello. Ristabilitosi il fronte, la 1ª Sezione SVA, alle dipendenze della 1ª Armata, incominciò lentamente la propria attività. Con piloti dotati di un certo addestramento lo SVA rivelava le proprie qualità essenziali: buone punte di velocità, ottima arrampicata, eccellente tenuta di motore anche su percorsi movimentati, consumo specifico ridotto. Nei combattimenti specialmente le due prime doti consentivano ai piloti di «rompere» con una certa facilità. Altri piloti preferivano invece impegnarsi nei *dog fight*; tra questi il s.ten. Masiero ed il serg. Arrigoni furono tra i primi ad abbattere con lo SVA velivoli avversari. Alcuni aviatori erano inoltre convinti che con lo SVA fosse possibile effettuare missioni di intercettazione e caccia. Interessante, ad esempio, il risultato che ottenne il ten. Gino

Allegri che, con uno SVA, volle sfidare, nel febbraio del 1918, Ferruccio Ranza, terzo asso italiano con 16 vittorie e pilota di SPAD S.XIII.

Nonostante l'exploit assai bello e soffuso di un commovente fanatismo, lo SVA non era la macchina adatta che il pilota medio portava in combattimento manovrato. In effetti già qualche mese prima del duello Allegri-Ranza, lo SVA aveva avuto modo di affrontare lo SPAD XIII. Nell'ottobre del 1917, anche in vista di una possibile produzione su licenza da parte francese, un velivolo Ansaldo era stato trasferito al campo di Villacoublay per essere esaminato dalla Section Technique de l'Aviation Militaire Française.

Durante le prove, svolte dal cap. Croce per la D.T.A.M. italiana e dai piloti francesi Labouchère e Bourgeois, lo SVA, che era di tipo particolare con ali ridotte e motore SPA 6A compresso, raggiunse tra i 500 ed i 4.500 metri velocità oscillanti tra i 230 e 205 km/h. La salita a 4.000 m richiese tempi tra i 10'45" e i 13', normali per gli SVA di serie, ma più che buoni se comparati a quelli di molti caccia del momento.

Le considerazioni sulle caratteristiche di pilotaggio furono mediamente positive, con critiche sulla stabilità direzionale, sui tempi di reazione ai comandi e sulla visibilità. Sostanzialmente però, i tecnici francesi, pur favorevolmente impressionati dalla pregevole macchina italiana, furono di parere negativo circa l'adozione dello SVA quale caccia, preferendogli lo SPAD.

L'idea che lo SVA dovesse riuscire come ricognitore veloce, aveva contemporaneamente indotto l'Ansaldo a studiare delle varianti dotate di larga autonomia e a partire dall'agosto del 1917 erano stati effettuati alcuni raid dimostrativi con SVA modificati.

Il primo, Torino-Udine-Torino, fu di 1.100 km,

percorsi da Stoppani in 5 ore; a questo fece seguito il Torino-Roma, 600 km in 2 h e 50', entrambi alla media eccezionale di 220 km/h.

Altrettanto interessante fu il volo del magg. Lombardi che avrebbe dovuto durare ben 8 ore, sul percorso Milano-Foggia e ritorno. Purtroppo, al rientro, dopo 1.400 km di navigazione, spesso avversata dal maltempo, un guasto al motore costringeva lo SVA a scendere a Bologna; il tempo impiegato fu di 6 h e 50' equivalente cioè ad una velocità media di oltre 200 km/h. Nonostante queste imprese degne di nota, la vera svolta psicologica, nella carriera del biplano di Savoja e Verduzio avvenne il 28 febbraio 1918.

Quel giorno una formazione di quattro velivoli della 1ª Sezione SVA, tre armati con una coppia di bombe da 25 kg ed uno particolare con ali di apertura ridotta e munito di macchina fotoplanimetrica, pilotati dai cap. Palli e Palma di Cesnola, dal ten. Orsini e dal serg. Arrigoni, lasciavano il campo di Ponte S. Pietro e, dopo un volo di 250 km nelle vallate alpine, raggiungevano Innsbruck. Mentre Palma di Cesnola si portava a qualche centinaio di metri di altezza per rilievi fotografici, gli altri tre piloti bombardavano e mitragliavano a bassa quota lo scalo ferroviario. Scaricate le munizioni, la formazione rientrava per la valle dell'Inn, la Valtellina e la Valseriana, avendo impiegato tre ore per compiere la propria azione.

L'affiatamento pilota-macchina e i primi risultati positivi consolidavano in molti l'opinione che lo SVA avrebbe potuto essere un valido strumento operativo. Lo sviluppo del velivolo prese quindi due strade consistenti nella produzione in grande serie e nello studio di numerose versioni destinate ad ampliarne le possibilità. Nel settembre del 1917 l'Ansaldo aveva assorbi-

to la SIT di Torino ribattezzandola Cantiere Aeronautico N. 3. Da questo stabilimento, nella primavera del 1918, completate le consegne di SP.3 di una precedente commessa, uscivano i primi SVA. Contemporaneamente il Ministero ne richiedeva la costruzione ad altre aziende, la Savoja di Bovisio, l'AER di Orbassano, la Moncenisio di Condove, con commesse che superavano complessivamente i mille esemplari. Da parte sua l'Ansaldo iniziava trattative per assorbire la Pomilio e preparava a Cadimare il Cantiere Aeronautico N. 4, destinato al montaggio e al collaudo delle versioni marine dello SVA.

Sino alla primavera del 1918 lo SVA era stato principalmente prodotto in due versioni base, SVA normale o SVA 4, dotato di macchine fotografiche e serbatoio per 4 ore di volo, e SVA 5, dotato di bombe e serbatoio per 6 ore d'autonomia. Dallo SVA 4, sostituendo le ali di 9,19 metri di apertura con altre di 7,75 metri, nasceva lo SVA 3, più veloce e, in certe condizioni, più maneggevole del normale; gli esemplari disponibili erano pochi ed in dotazione alle Sezioni SVA frammisti ai «4» ed ai «5».

Per interesse della Regia Marina l'Ansaldo, con la collaborazione del col. Guidoni, aveva inoltre studiato una versione idro. Questa venne derivata dallo SVA applicandovi dei galleggianti cilindrici muniti di particolari alette idroplane che facilitavano il distacco dall'acqua. Le prove di volo, con il pilota Stoppani, ebbero luogo nell'autunno del 1917, con risultati soddisfacenti.

La velocità raggiunta dall'ISVA (Idro SVA), circa 200 km/h, era ragguardevole, specialmente per un idrovolante. Il velivolo non era però facile da portare e richiedeva piloti ben addestrati, specialmente per l'ammarraggio, assai difficoltoso con mare anche solo

un po' mosso. Stabilità e manovrabilità, in conseguenza del volume e della superficie dei galleggianti, risultavano ovviamente inferiori a quelle della versione terrestre. Per queste ragioni, l'ISVA venne ordinato in soli 50 esemplari, che si resero disponibili a partire dalla primavera del 1918.

Di ben maggiore successo furono invece due varianti biposto destinate ad ampliare notevolmente le possibilità operative dello SVA.

Queste versioni, SVA 9 e SVA 10, progettate a Borzoli verso la fine del 1917, iniziarono i collaudi nei mesi di aprile-maggio del 1918.

Entrambe molto simili, conservavano caratteristiche principali dei monoposto con modifiche sostanziali solo nella sistemazione della fusoliera.

Lo SVA 9, destinato all'addestramento, era dotato di doppio comando e, per alleggerirlo, era stato eliminato l'armamento e ridotto il carico di combustibile, sufficiente per 3,5-4 ore di volo.

Nello SVA 10 il secondo posto ricavato nell'abitacolo era invece destinato all'osservatore, ciò consentiva al pilota di dedicarsi con maggior attenzione al pilotaggio, cosa non trascurabile nei voli montani. Il secondo uomo d'equipaggio aveva a disposizione una mitragliatrice brandeggiabile tipo Lewis per la copertura del settore posteriore; su qualche velivolo venne inoltre installato un apparato radio-telegrafico per il collegamento con i posti di comando a terra. L'autonomia era la stessa dello SVA 9.

La produzione iniziale del biposto fu imperniata principalmente sullo SVA 9 che, sin dall'estate, venne dato in dotazione ad alcune scuole di pilotaggio e al Centro Formazione Squadriglie di Ponte S. Pietro. Più lenta l'entrata in servizio degli SVA 10, con i quali a partire dalla tarda estate del 1918 si costituirono due

Sezioni SVA biposto.

Accanto a questa produzione che aveva origine a Borzoli, il Cantiere N. 3 di Torino, di propria iniziativa, iniziò un programma sperimentale per lo sviluppo di nuove versioni, basate principalmente sulla sostituzione dello SPA 6 con altri tipi di motore.

Il primo motore preso in esame fu l'Isotta Fraschini V 6, da poco resosi disponibile. L'installazione venne fatta su uno SVA, apportando qualche modifica al supporto motore ed agli impianti olio e combustibile. Le prove di volo si svolsero durante i mesi primaverili con buoni risultati. Dopo la messa a punto del circuito di raffreddamento, unico ad aver dato qualche noia, lo SVA-IF venne spinto a fondo per rilevarne le prestazioni estreme.

Queste risultarono eccellenti per non dire eccezionali, poiché il prototipo, con il carico militare ordinario, toccò più volte i 240 km/h. In prove comparative con lo SPAD XIII, lo SVA-IF si mantenne superiore oltre che nella velocità anche nella salita sino a 4.000 metri.

Questa nuova macchina destò non poco interesse durante la presentazione fatta a Taliedo dal capopilota collaudatore del Cantiere N. 3, Cattaneo, che, a pieno carico, riuscì costantemente a portare lo SVA-IF a 4.000 m in 10'. Dati i buoni risultati, l'Aeronautica Militare richiese l'adozione dell'I.F.V6 su un certo numero di esemplari di SVA monoposto e biposto. Occorre comunque tenere presente che, pur conferendo migliori prestazioni, il motore Isotta Fraschini consumava il 50% in più di combustibile, fattore proibitivo per i voli a lunga distanza. Altro motopropulsore sperimentato nel periodo primavera-estate del 1918 fu il Lorraine-Dietrich da 220 CV.

Con questo motore lo SVA manifestò una lieve

riduzione nelle prestazioni, compensata però da un buon incremento nella stabilità e nella manovrabilità. Tuttavia essendo stato abbandonato il concetto di impiegare lo SVA quale caccia — per tale impiego ne fu prodotto un derivato più piccolo, l'A.1 «Balilla» — il prototipo con Lorraine-Dietrich non venne ulteriormente sviluppato.

Dopo l'impresa di Innsbruck la fama dello SVA si trasformò a poco a poco da negativa in favorevole ed i reparti che lo avevano in dotazione incominciarono a godere dell'ammirazione persino dei piloti da caccia, ciò grazie alla serie di voli eccezionali che i piccoli ricognitori strategici compivano con audacia e con metodicità. Oltre alle Sezioni SVA, in ragione di una per ciascuno dei sei Comandi d'Armata, sin dall'inizio del 1918 si era costituita una particolare squadriglia, l'87^a, alle dipendenze del Comando Supremo, la cui storia è narrata in altra parte di questo volume.

Diversi raid importanti ebbero per protagonisti sia i piloti della 1^a Sezione quanto quelli dell'87^a Squadriglia. Natale Palli, della 1^a Sezione SVA, effettuava spesso lunghissimi voli solitari sulle città istriane e sulla costa dalmata, con percorsi anche di 1.000 km e con velocità medie di 200-220 km/h.

Alle sei Sezioni Ricognizione e Bombardamento e alla 87^a Squadriglia si erano aggiunte la 56^a, la 57^a e la 89^a Squadriglia Ricognizione e Bombardamento, e due Sezioni Biposto SVA; altri SVA erano presenti nella 111^a e nella 116^a Squadriglia di stanza rispettivamente in Macedonia ed Albania. Anche l'Aviazione della Marina, che aveva in servizio gli ISVA a Venezia, Varano, Brindisi, Valona, Civitavecchia, Taranto e Bolsena, utilizzava dall'estate gli SVA quale parziale equipaggiamento della 1^a Squadriglia Navale o Squadriglia

Siluranti Aeree destinandoli alla scorta ed alla ricognizione lontana; questo reparto assumeva in seguito la denominazione Squadriglia S. Marco. La Regia Marina era inoltre l'unica ad utilizzare gli SVA quali velivoli da caccia, dislocandone a Brindisi e La Spezia (Sarzanà) per la difesa del porto e a Jesi, Ferrara e Grottaglie per la difesa degli scali per dirigibili. Altri SVA della 193^a Squadriglia Mista avevano sede a S. Vito dei Normanni e a Valona.

Dopo il volo su Vienna, nell'autunno del 1918, in vista di una prossima offensiva, l'attività di tutti questi reparti fu assai intensa e intesa a tormentare le zone di concentramento e le vie di accesso al fronte; inoltre tutti i centri vitali furono quasi giornalmente fotografati e sorvegliati.

Il 4 novembre, al momento dell'armistizio, varie centinaia di SVA erano sparsi nei reparti operativi e nelle varie scuole d'addestramento. Molti erano inefficienti o danneggiati, ma gli stabilimenti italiani impegnati nella produzione di questo velivolo erano in grado di colmare i vuoti che avrebbero potuto verificarsi al fronte.

I tipi correntemente in costruzione, cioè SVA 3, 4, 5, 9, 10-SPA e 10-I.F., uscivano nell'ultimo periodo di guerra ad una cadenza di circa 250 unità mensili. I più attivi erano i cantieri Ansaldo N.1 e 3, seguiti dall'AER, dalla Moncenisio e dal Cantiere N. 5 (ex Pomilio).

In quest'ultimo stabilimento, però, le officine impegnate per il completamento delle commesse dei velivoli Pomilio erano in fase di riorganizzazione, ma disponevano di un potenziale produttivo che avrebbe consentito, in breve termine, l'uscita di 100-150 SVA mensili. Complessivamente, sino alla fine del 1918, vennero consegnati circa 1.200 SVA e 50 ISVA.

Nell'inverno 1918/1919 la maggioranza dei contratti vennero annullati o drasticamente ridotti, portando la produzione degli SVA a poche unità mensili. Di conseguenza l'Ansaldo ridimensionava la propria attività aeronautica, chiudendo il Cantiere N. 4 (Cadimare) e il N. 1 (Borzoli); più tardi anche il Cantiere N. 3 cessava la produzione, solo sopravvivendo il Cantiere N. 5.

Iniziava così la dura, anche se piena di successi, vita di pace dello SVA.

Per imporsi all'attenzione, specialmente nel mondo straniero, unico potenziale acquirente, l'Ansaldo organizzava un grande numero di raid. Analoga attività conducevano alcuni reparti dell'Aeronautica Militare, che tentavano di far sopravvivere almeno una parvenza di Forza Aerea. Descrivere anche solo sommariamente i vari avvenimenti che ebbero per protagonisti gli SVA è impresa difficile tanto essi sono numerosi.

I collegamenti tra differenti città furono cosa all'ordine del giorno. Interessanti furono i voli postali eseguiti dal Gruppo Sperimentale, che aveva scelto lo SVA quale mezzo di trasporto.

Vennero effettuati anche vari raid in formazione, tra questi il Ponte S. Pietro-Roma di 600 km, che impegnò ben 15 velivoli condotti dal cap. Re, a cui fece seguito il magg. Mercanti che, partendo da Roma con sette SVA, raggiunse Costantinopoli dopo un volo di 1.200 km durato 6 ore.

Altre imprese vennero invece condotte all'estero, avendo quali protagonisti alcuni abilissimi aviatori civili e militari. Nel maggio del '19 Stoppani e Grassa si recarono in Spagna con uno SVA 5 e un A 5 (velivolo quest'ultimo derivato da SVA), raggiungendo Barcellona in 4 h 14', dopo un volo costiero di 800 km.

La tappa successiva fu Madrid, 550 km in 3 h e 10'. Nella capitale iberica i piloti dell'Ansaldo ebbero modo di esibirsi riscuotendo notevole successo. Fu anche merito loro se più tardi il governo spagnolo ordinò sette SVA 5. Contemporaneamente, ai fini di valorizzare l'industria nazionale, l'aeronautica militare inviò in Sud-America, nell'aprile del 1919, vari velivoli e piloti.

Qui gli SVA, pilotati dall'asso Scaroni e da Locatelli, compirono voli d'eccezione che si imposero all'attenzione generale.

Molte furono le città toccate, spesso raggiunte con navigazioni in condizioni avverse. Raid tecnicamente molto interessante fu quello effettuato il 5 agosto da Locatelli. Partito da Santiago (Cile), dopo essersi portato sulla costa del Pacifico distante 150 km, invertì la rotta dirigendosi su Buenos Aires. Questa rotta richiedeva il sorvolo della Cordigliera delle Ande, che l'ex comandante della San Marco superò portandosi a 6.800 m e permanendovi per un'ora.

Dopo 7 h e 30' di volo lo SVA toccava terra sul campo di Palomar, nei pressi della capitale argentina. Anche queste manifestazioni, che assommarono a 7.000 km di volo, furono fruttuose poiché Argentina e Brasile acquistarono una trentina di SVA 10 ed A5.

A questi exploit d'eccezione nel febbraio del 1920 se ne aggiunse un altro che si impose all'attenzione mondiale, il raid Roma-Tokyo. I protagonisti furono Arturo Ferrarin, Gino Cappannini, Guido Masiero e Roberto Maretti con gli SVA biposto.

Pur essendo meno note ed altisonanti, altre imprese, questa volta militari e non più sportive, vedevano lo SVA tra i protagonisti.

Nel settembre del 1919 Gabriele D'Annunzio, portandosi ad occupare con un colpo di mano la città di

Fiume, invitava gli aviatori italiani a raggiungerlo. Al suo appello risposero principalmente i gregari che erano stati in contatto con lui durante le imprese degli ultimi mesi di guerra. Al campo di Grobnico converse-ro, tra gli altri, Censi, Keller, Locatelli, Cabruna, Sarti, Granzarolo, Bacula e Lombardi, molti fuggendo dai vari aeroporti con SVA monoposto o biposto. Durante l'episodio di Fiume gli SVA servirono essenzialmente per il collegamento e per il lancio di manifestini. Ciononostante non mancarono le vittime per incidenti di volo, sia nei trasferimenti, sia nelle missioni di propaganda. Ben più vasta fu invece l'azione che impegnò gli SVA nelle azioni di grande polizia che si svolsero nelle colonie italiane in Africa. Sino al 1929 SVA 5 e SVA 10 presero parte a tutte le principali operazioni, svolgendo un lavoro gravoso in modo eccellente, specialmente per merito dell'89ª e 90ª Squadriglia. Pur non essendo stato concepito per l'uso in zone sabbiose e tropicali, lo SVA mantenne una buona efficienza operativa. Inizialmente i velivoli impiegati erano in tutto simili a quelli bellici; solo più tardi furono destinati in Libia SVA 10 con impianto refrigerante modificato ed alcuni SVA 10 muniti di motore I.F. Asso da 200 CV. E' da ricordare, tra gli impieghi significativi dello SVA in Africa, la sua utilizzazione per i collegamenti postali regolari, il trasporto di rifornimenti a presidi isolati mediante sacchi legati alla capottatura motore ed una lunga serie di rilievi fotografici che permisero il completamento della scarsa ed inesatta cartografia locale. Anche per le operazioni in Somalia vennero utilizzati SVA, ma in numero limitato.

Dopo la grande ondata produttiva del periodo di guerra e la successiva stasi, la costruzione degli SVA

continuò in modo più o meno regolare. La pressoché inesistente Aeronautica italiana del periodo 1920-1922 era satura di SVA, ne cedeva anzi a privati a prezzi assai convenienti. Sorsero così vari centri di volo e scuole di pilotaggio civili; assai conosciuta e attiva in questo settore fu la C.N.A. che aveva nelle file della propria flotta un assortimento completo di SVA 3, 4, 5 e 9. In quegli anni la produzione dello stabilimento Ansaldo di Torino, che dopo la chiusura degli altri Cantieri aveva avuto una nuova strutturazione assumendo la denominazione di Aeronautica d'Italia S.A., si basò essenzialmente sulle commesse estere. Lo SVA venne così fornito a Francia, Argentina, Brasile, Lettonia, Lituania, Olanda, Polonia, Perù, Russia, Spagna e Stati Uniti. Questi velivoli, ad eccezione di pochi SVA 5, furono del tipo 10, in parte con motore SPA 6A e in parte con I.F. Le modifiche apportate furono poche e riguardarono essenzialmente dettagli di installazione o capacità dei serbatoi.

Poche sono state anche le varianti postbelliche. Sfruttando la fusoliera dello SVA e adottando una nuova cellula di maggior superficie, con montanti verticali, venne ricavato l'A5, ricognitore dotato di 10 ore di autonomia, ma costruito in pochi esemplari.

A scopi competitivi vennero realizzati lo SVA Brescia e l'A.P. (Ansaldo Postale). Gli SVA Brescia destinati al Circuito Aereo di Brescia del settembre 1921 vennero realizzati in due esemplari; architettonicamente identici e caratterizzati dal piano superiore di ridottissima apertura, si differenziavano per l'impiego di due motori differenti, lo SPA 6A supercompressore e l'I.F. V6. Affidata alle mani di Bottaglia, la prima di queste versioni ottenne ottimi piazzamenti durante le gare. L'A.P., strutturalmente simile allo SVA e dotato di SPA 6A, se ne differenziava

per la maggiore superficie alare e per l'utilizzazione di un radiatore Lamblin posto tra le gambe del carrello in sostituzione del radiatore tipo automobile. Con questo velivolo Ferrarin vinse nel 1922 la Gran Coppa d'Italia.

Dall'A.P. vennero derivati l'A.201 da bombardamento leggero e l'A.202 da addestramento. Dopo il 1923 la produzione di SVA riprese anche per l'Aeronautica Militare, che ordinò piccole serie di SVA 5 e di SVA 10 con motore I.F. Asso o SemiAsso da 200 CV.

Gli ultimi esemplari del tipo 10 vennero consegnati nel 1928 portando a circa 2.000 il totale degli SVA costruiti. Molte di queste macchine rimasero in linea sin verso la metà degli anni Trenta, in prevalenza

presso le scuole di volo militari e la particolare longevità di servizio dello SVA può ben essere citata a riprova della bontà di progetto di uno dei meritatamente più famosi velivoli italiani.

Bibliografia

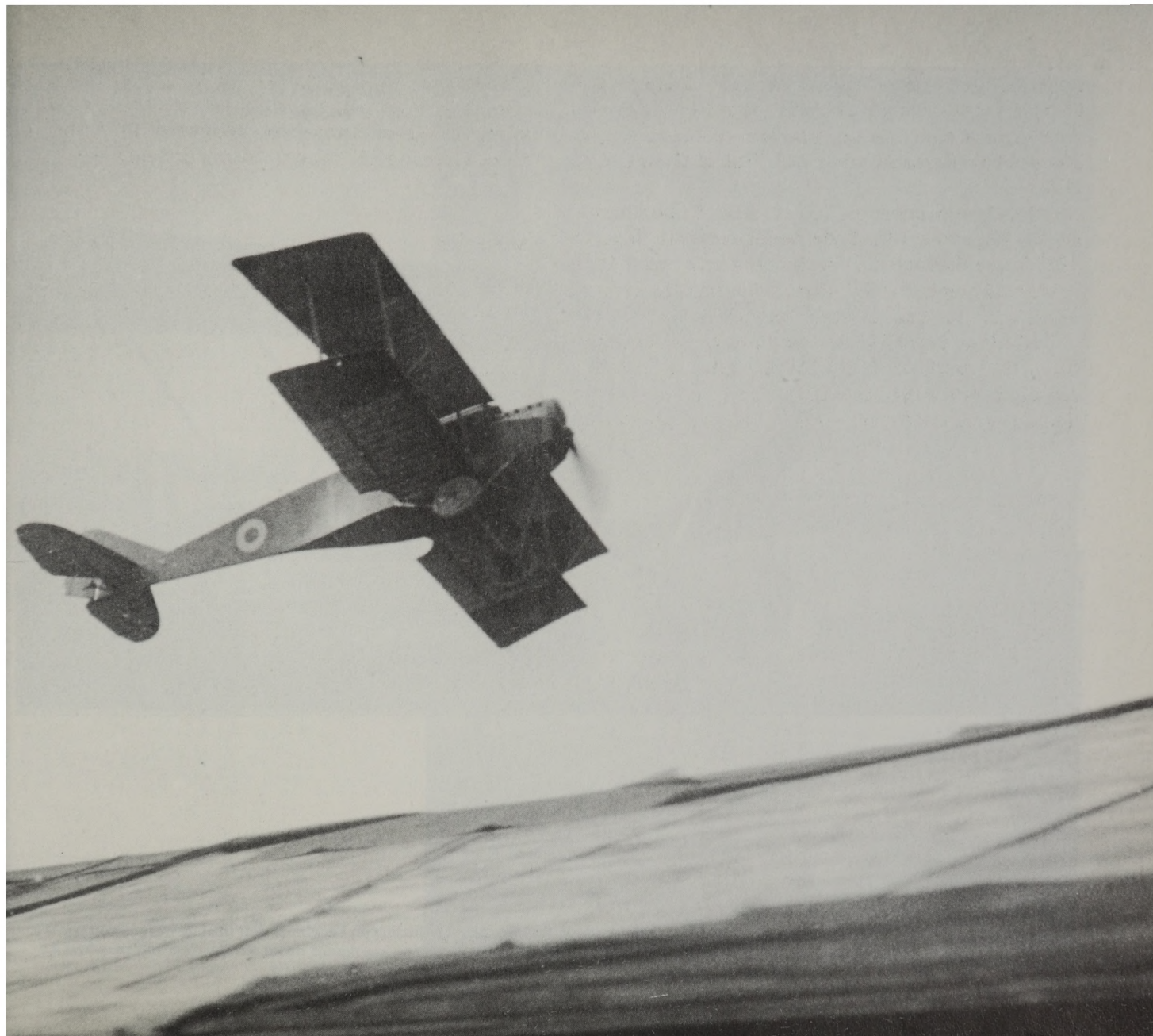
D. Ludovico, *Aviatori italiani da Roma a Tokio nel 1920*, Etas-Kompass, Roma 1970

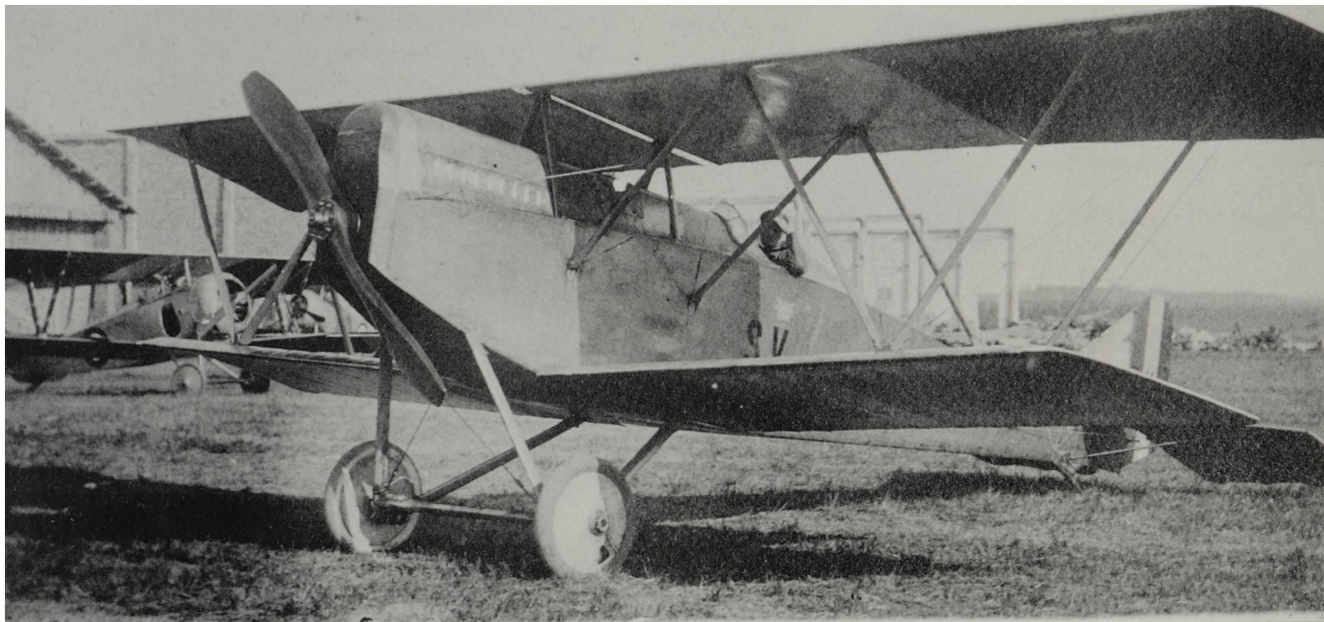
I cantieri aeronautici Ansaldo, Torino 1922

G. Cattaneo, *The S.V.A. (Ansaldo) Scout*, Profile Publications n. 61, Leathered (U.K.) 1966

G. Alegi, *Ansaldo SVA 5*, Windosck Datafile n.40, Albatros Publications, Berhamsted (U.K.) 1993.

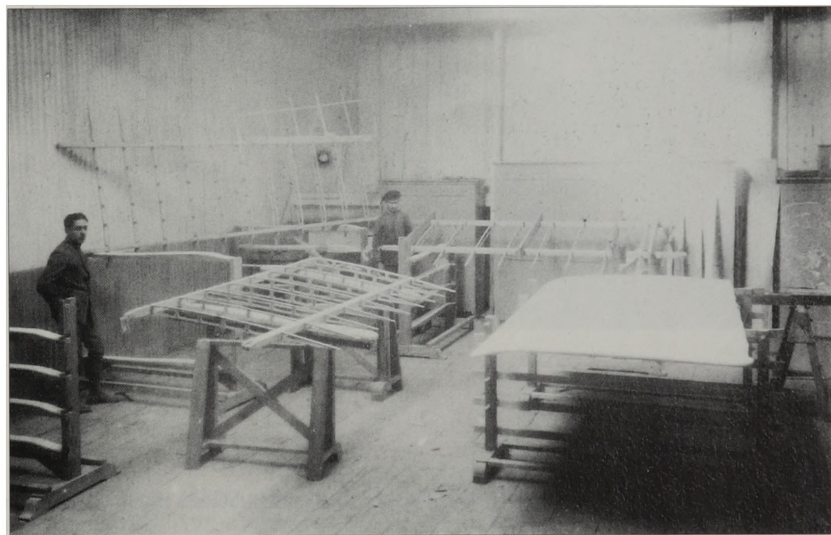
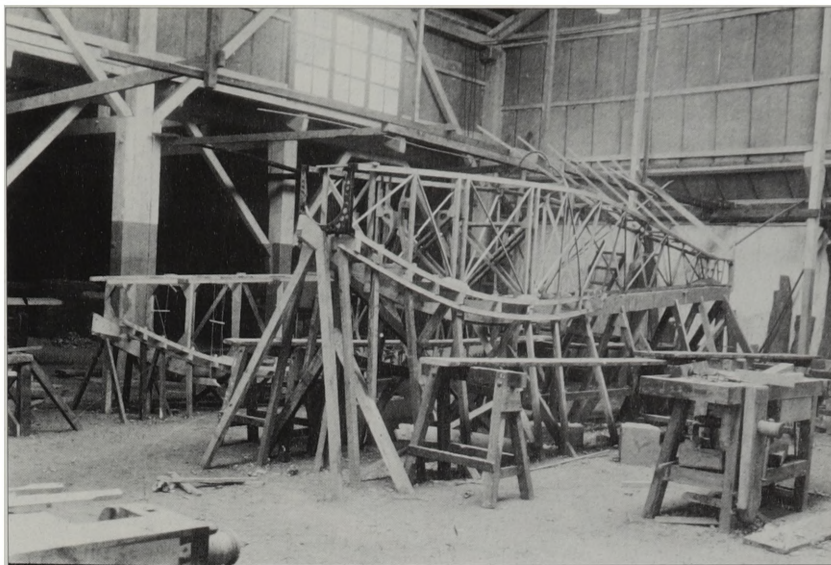
Passando rasente i tetti, questo SVA mette in evidenza l'inconsueta forma della fusoliera ed il brusco passaggio dalla sezione rettangolare a quella triangolare.





Uno SV a terra. Inizialmente così denominato dalle iniziali dei progettisti Savoia e Verduzio, con l'aggiunta dell'iniziale del costruttore Ansaldo il tipo assunse la sigla definitiva SVA.

**Fusoliere di SVA in costruzione nel Cantiere
Aeronautico Ansaldo N.1 di Borzoli Mare.
Si nota lo scalo necessario per
formare correttamente la complessa curvatura.**



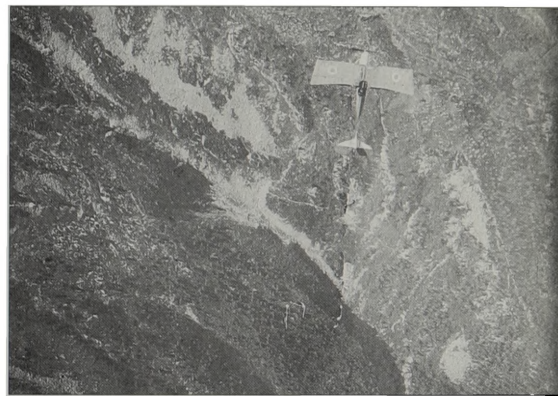
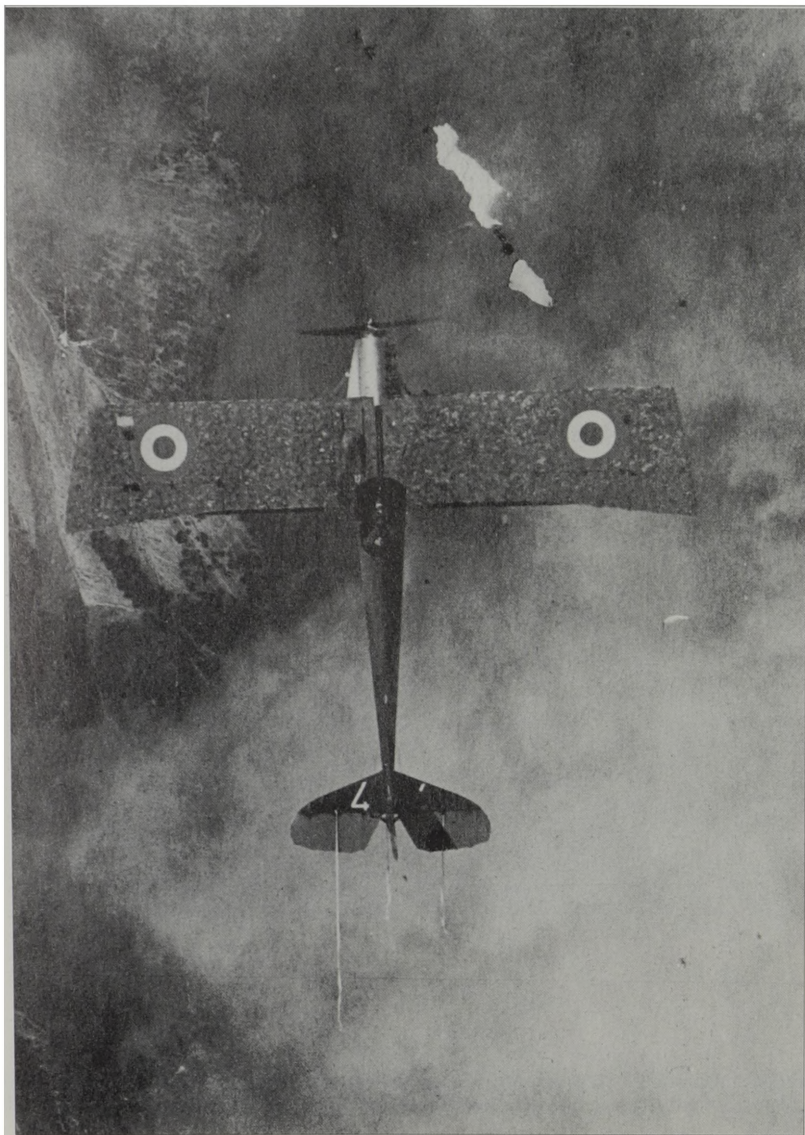
La realizzazione delle ali era meno complessa.



La sala montaggio velivoli dell'Ansaldo nel luglio 1918 contribuisce a dare la misura della rapida crescita dell'industria aeronautica italiana nell'ultimo anno di guerra.



La prima traccia documentaria dello SVA idrovolante è del 28 febbraio 1917. La progettazione dei galleggianti era stata affidata al maggiore Alessandro Guidoni già il 4 maggio successivo, ed i primi collaudi dell'ISVA si svolsero a Venezia nel dicembre 1917. L'immagine è stata ripresa a Cadimare, sede del Cantiere Aeronautico Ansaldo N.4.

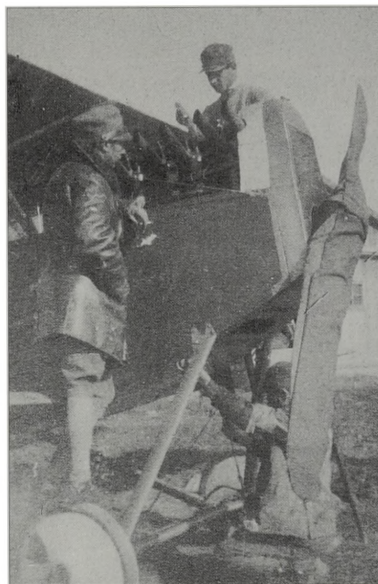


Due SVA ripresi in volo mostrano rispettivamente le ali ad apertura normale e ridotta, soluzione adottata su suggerimento dei piloti da caccia per migliorare la manovrabilità. L'aereo numero 4, che compare anche a pag. 85, appartiene alla «Serenissima» ed è pilotato dal tenente Gino Allegri.

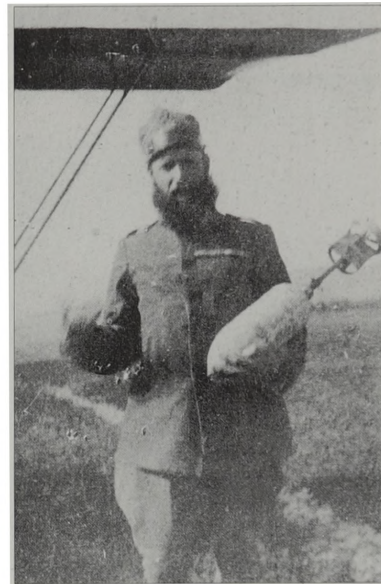
Il tenente Nello Marani nell'abitacolo del suo apparecchio. Si notano, da sinistra a destra e dall'alto in basso, lo specchietto retrovisore, l'altimetro, il contagiri e l'orologio. Al centro del parabrezza l'elementare canocchiale di puntamento per le mitragliatrici.



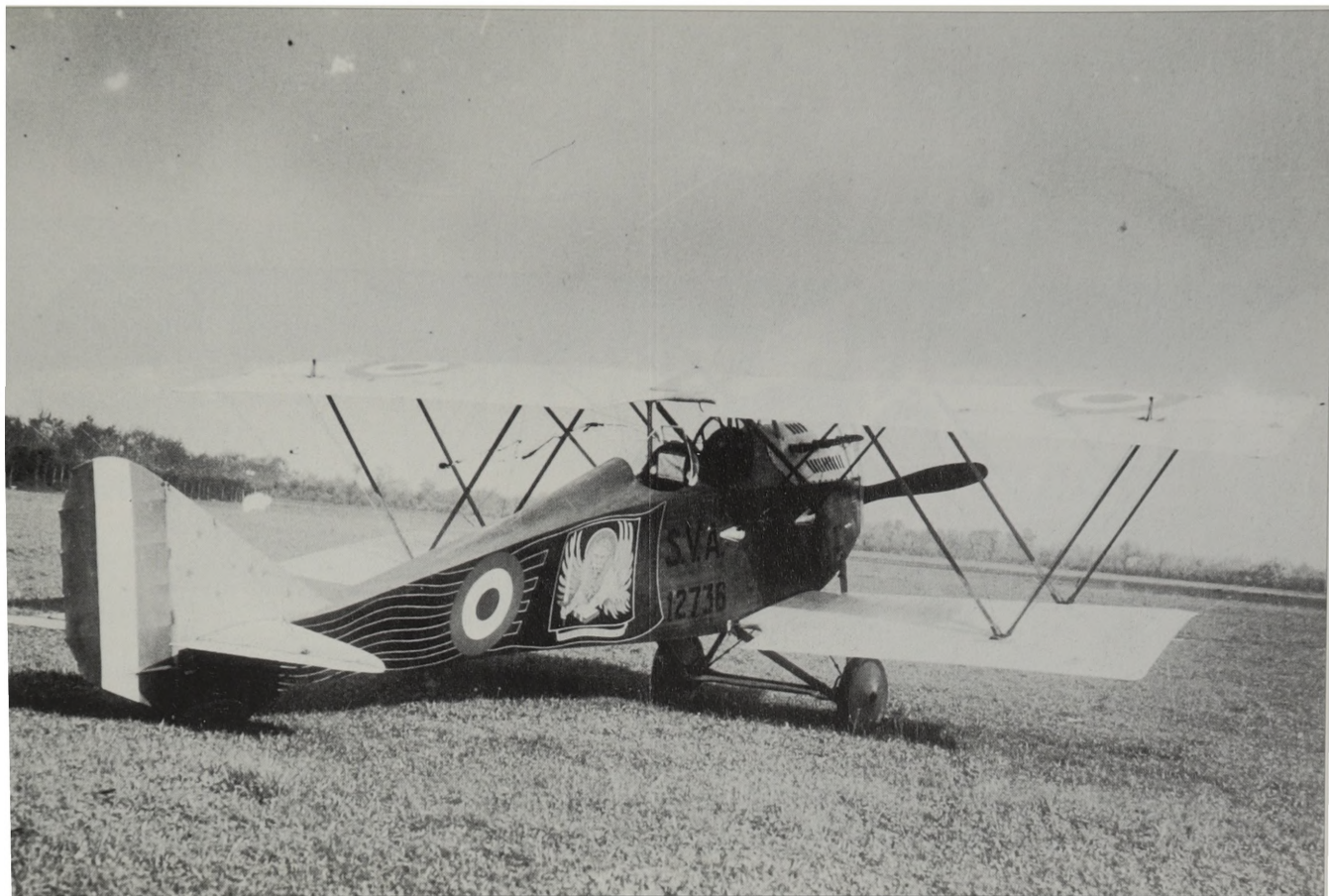
Il gruppo motopropulsore di uno SVA durante un controllo sul campo di San Pelagio.



Gino Allegri, immediatamente riconoscibile per la caratteristica barba, mostra una granata-mina da 162 mm. Lo SVA 5 poteva trasportarne tre.



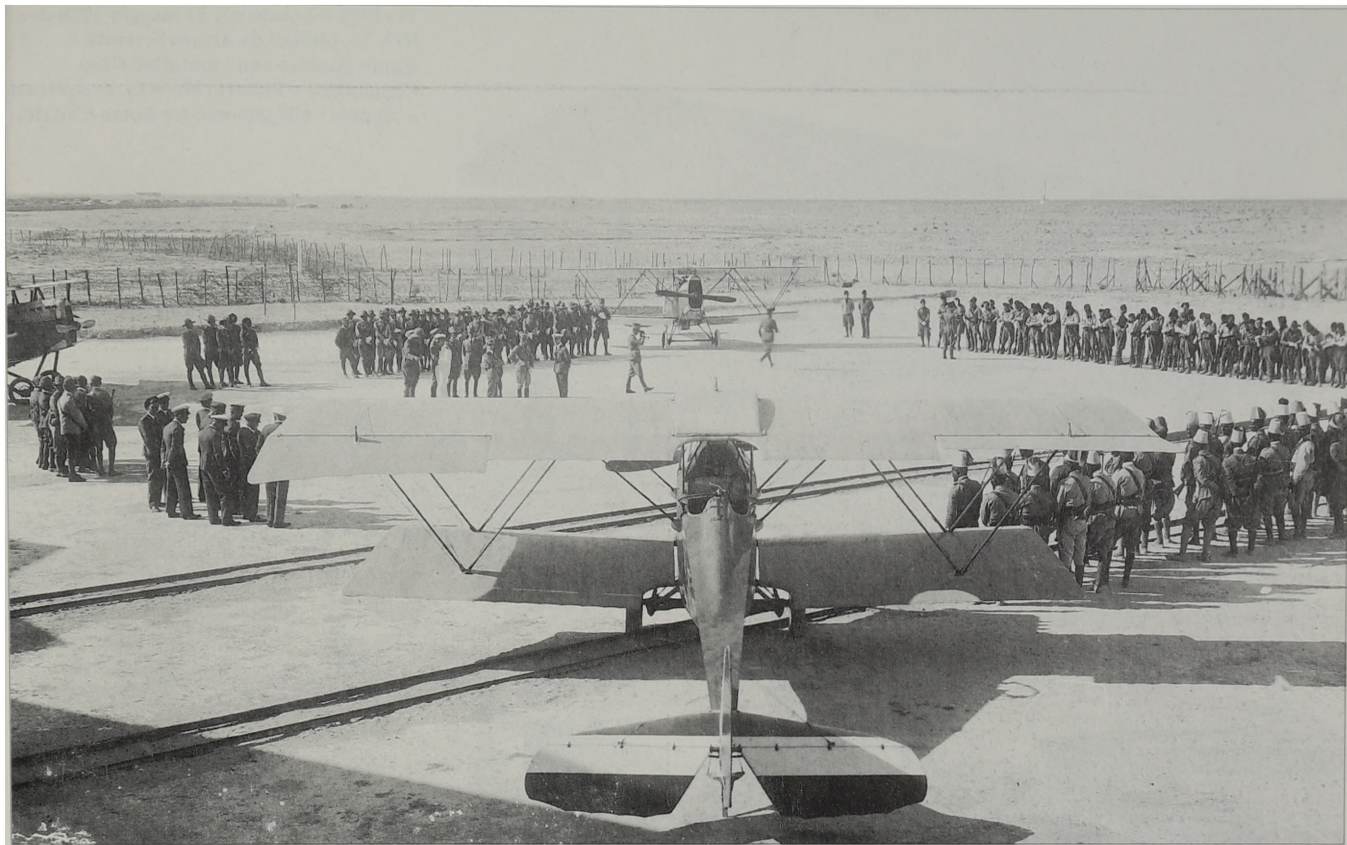




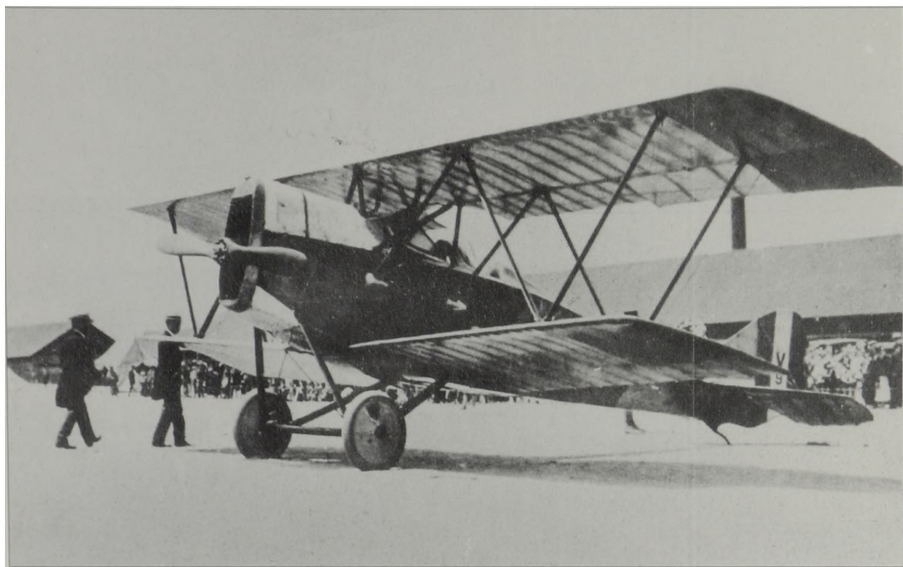
a «Serenissima» utilizzò principalmente lo SVA 5, variante da ricognizione e bombardamento con due mitragliatrici Vickers da 7,7 mm, tacchi in fusoliera per tre granate-mina da 162 mm, una spezzoniera Bettica, predisposizione per due macchine fotografiche verticali e per la radio. Nella foto della pagina a fronte uno SVA 5 ripreso sul campo di Ghedi; qui sopra, lo SVA 10 biposto (12736) di Galli e D'Annunzio a San Pelagio.



Uno SVA 10 postbellico, propulso da un motore Isotta Fraschini Semi Asso da 200 cavalli. Si notano il radiatore ampliato e l'anello Scarff per la mitragliatrice posteriore.



L'impiego degli SVA 10 proseguì in colonia sino alla fine degli anni Venti. Si noti il serbatoio maggiorato sopra l'ala.



Tra il 14 febbraio e il 31 maggio 1920 due SVA 10, pilotati da Arturo Ferrarin e Guido Masiero con i motoristi Gino Cappannini e Roberto Maretti, compirono a tappe il collegamento tra Roma e Tokio.



Anche gli utilizzatori privati decorarono vivacemente gli SVA.



Lo SVA I-BAAX della scuola Breda munito di sci per operazioni invernali sul campo di Sesto San Giovanni. L'uso addestrativo proseguì nel dopoguerra anche presso le scuole civili, spesso con adattamenti e rielaborazioni.

Lo SVA 11721: storia di un sopravvissuto

Gregory Alegi

Oltre che alla figura di Gabriele D'Annunzio, il volo su Vienna è indissolubilmente legato alla sagoma dello SVA, un veloce biplano da ricognizione il cui progetto fu steso attorno alla metà del 1916 dagli ingegneri Rodolfo Verduzio ed Umberto Savoia della Direzione Tecnica dell'Aeronautica Militare, avvalendosi della collaborazione del giovane ing. Celestino Rosatelli. Il nuovo aereo si segnalava per le eccellenti caratteristiche di volo ma ancor più perché introduceva un approccio progettuale interamente nuovo, basato sul rigoroso calcolo strutturale ed aerodinamico piuttosto che sull'empirismo allora dominante. Costruttivamente, esso presentava fusoliera con struttura e rivestimento in legno, a sezione rettangolare anteriormente e triangolare posteriormente per migliorarne la visibilità, sorreggente un motore SPA 6A a sei cilindri in linea, raffreddato ad acqua ed erogante 220 CV. Le quattro ali differivano tutte fra loro: le superiori avevano apertura maggiore delle inferiori e, per compensare la coppia di reazione dell'elica, le sinistre erano più lunghe delle destre. Il

rivestimento era in seta «Avisine», un brevetto Ansaldo. Caratteristici i montanti alari a W che consentivano una notevole rapidità d'assemblaggio.

L'industrializzazione del progetto fu affidata all'Ansaldo di Genova. A fine 1917 gli ordini superavano le 1.600 unità. Collaudato positivamente a Grosseto nel marzo 1917, in settembre lo SVA fu rifiutato come caccia dai piloti del 10º Gruppo. Fu dunque assegnato alla ricognizione strategica, affermandosi grazie alla sua grande velocità. Rimasto in servizio nelle scuole di volo sino agli anni Trenta, fu protagonista di imprese aviatorie di risonanza mondiale tra cui il volo su Vienna e, nel 1920, il raid Roma-Tokio.

Del grande numero di SVA costruiti, stimato in circa 2.000 esemplari di tutte le versioni, ne sopravvivono oggi quattro: il Museo Caproni possiede lo SVA monoposto 11777 ed il Museo Storico AMI l'analogo 11721. Due biposti originali, il 12736 di D'Annunzio ed uno non identificato, sono rispettivamente al Vittoriale di Gardone Riviera ed al Centro Storico Alenia di Torino. Un monoposto pesantemente alterato è inol-

tre all'aeroporto di Cuzco (Perù), mentre repliche totali sono il monopoisto «11720» dell'Archivio Storico Ansaldo ed il biposto «13148» del Museo del Traffico di Osaka. Il Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto conserva lo stemma di San Marco dello SVA 11779 e il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia di Milano (MNST) quello dell'11780.

Lo SVA 11721 del Museo Storico AMI fu costruito, probabilmente nel giugno-luglio 1918, dal Cantiere Aeronautico Ansaldo N. 1 di Borzoli (Genova) e consegnato all'87ª Squadriglia «La Serenissima», di base sul campo di San Pelagio (Padova), venendo assegnato al ten. pil. Giordano Bruno Granzarolo. Pur possedendo tutte le caratteristiche del tipo base (tra cui il motore SPA 6A con radiatore normale o «corto», la presa d'aria del carburatore sul lato sinistro del muso, parabrezza in legno con pannelli in celluloidi trasparente, nourrice singola sulla semiala superiore sinistra), l'11721, per prendere parte al progettato volo su Vienna, fu modificato sostituendo il serbatoio da 220 litri con uno da 300. Per risparmiare peso, durante il raid venne forse smontata la mitragliatrice in caccia che, comunque, gli SVA montavano normalmente. Durante la sua carriera l'11721 ebbe certamente i lanciabombe per complessivi tre ordigni da 25 kg, i cui fori di installazione sono tuttora evidenti.

Con la «Serenissima» l'11721 fu dunque protagonista del volo su Vienna: la conferma della sua partecipazione, di cui si è a lungo discettato scetticamente, è nel rapporto del 20 agosto 1918 del Comando di Aeronautica a Disposizione, oggi conservato presso l'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica. Il progetto, a lungo accarezzato da D'Annunzio, fu autorizzato nell'estate 1918 come volo di pace, restando escluso il lancio di ordigni sulla capitale

austriaca. Finalmente all'alba del 9 agosto, dieci SVA monopoisto ed il biposto di Palli e D'Annunzio decollarono da San Pelagio. Vincenzo Contratti e Francesco Ferrarin ebbero noie meccaniche, il cap. Alberto Masprone, comandante l'87ª, dovette rientrare quasi subito; infine il ten. Giuseppe Sarti, costretto da un guasto ad atterrare a Wiener Neustadt, incendiò l'aereo perché non cadesse in mani nemiche. Gli altri sette raggiunsero Vienna, fotografandola e lanciando 50.000 volantini in italiano di D'Annunzio e 350.000 in tedesco di Ugo Ojetti. I sette SVA rientrarono a San Pelagio alle 12.40. Per questa azione Granzarolo ebbe una medaglia d'argento al valor militare con la motivazione: «Superando ogni precedente ardimento, con magnifico volo affermava su Vienna la potenza delle ali d'Italia, esempio meraviglioso di fede, di tenacia e di superbo valore. Cielo di Vienna, 9 agosto 1918». Per il ciclo operativo 1º marzo-30 giugno 1918 nei cieli del Trentino, Piave ed Isonzo, Granzarolo aveva precedentemente ricevuto una medaglia di bronzo.

L'unica altra missione accertata dell'11721 fu una ricognizione effettuata il 16 agosto dai ten. Granzarolo, Finzi, Massoni con il capo pattuglia s. ten. Allegri sulla statale Pontebbana, la ferrovia Tarvis-Assling, della Pusteria e della Pontebbana (circa 800 km totali), interrotta dopo che due SVA furono costretti a tornare indietro per noie al motore. Dato che al 16 agosto Granzarolo risultava aver compiuto 20 voli di guerra, tra cui 15 ricognizioni e cinque scorte, è assai probabile che l'aereo abbia compiuto altre missioni.

L'aereo fu impiegato nei colori di fabbrica — in pratica quelli naturali dei materiali impiegati — ad eccezione dell'estradosso delle ali superiori e dei piani orizzontali di coda mimetizzati con uno schema a reticolo a dominante verde, steso probabilmente a

pennello. Le insegne di nazionalità comprendevano le coccarde ai lati della fusoliera e sull'ala superiore¹, mentre il tricolore sull'intradosso dell'ala inferiore era ottenuto dipingendo i caratteristici settori verde, a destra, e rosso, a sinistra, sulla tela naturale. Ai lati della fusoliera venne inoltre aggiunta l'insegna del Leone di S. Marco in versione pacifica, dunque con il Vangelo aperto e la scritta *Pax tibi Marce evangelista meus*. Per il volo su Vienna i velivoli furono numerati progressivamente da 1 a 10, mentre il biposto di D'Annunzio rimase senza numero². Sui piani fissi di coda dell'11721, verniciati di bianco, fu applicato dunque un grande «1» nero. Altri velivoli del reparto avevano i timoni colorati o addirittura decorati con un motivo stellato. Il solo apparecchio di D'Annunzio portava la costellazione dell'Orsa maggiore in oro su fondo azzurro.

Lo SVA oggi presenta sul lato destro di fusoliera tre piccole croci austriache che, nell'uso tradizionale, dovrebbero indicare altrettante lacerazioni causate da colpi o schegge nemiche. La posizione dei fori, sulla diretta traiettoria del pilota e del serbatoio, suggerisce che i danni siano stati inferti con l'aereo al suolo: diversamente è difficile immaginarne il ritorno al campo.

Lo SVA rimase in servizio anche nel dopoguerra e – quando alle 11.45 del 12 settembre 1919 D'Annunzio entrava in Fiume alla testa di una colonna che, forte di 186 uomini alla partenza da Ronchi, ne contava ormai oltre 2.000 – si trovò coinvolto in un'altra impresa. Nei giorni successivi numerosi soldati ed aviatori italiani si unirono infatti a D'Annunzio per sostenerlo nel progetto di assicurare all'Italia il possesso della cittadina. Come ricorda il generale Briganti nel suo libro di memorie *Oltre le nubi il sereno* (Roma, Dell'Ateneo,

1988):

«il 15 settembre si presentarono all'idroscalo [di Fiume] i tenenti piloti Giordano Bruno Granzarolo [...], Cesare Carmignani e un tenente del Genio: il conte Giovanni Bonmartini. I primi due appartenenti ad una squadriglia sull'aeroporto di Aiello avevano tentato di scappare a Fiume in volo ma, non essendoci riusciti, erano arrivati in treno e a piedi. Volevano che li portassi con un idrovolante a Grado per poter, nottetempo, trafugare due SVA dall'aeroporto di Aiello e trasferirli a Fiume. I nostri [Macchi Lohner] L3 erano biposti e non c'era possibilità di imbarcarvi un'altra persona. Bonmartini voleva dimostrarmi che una persona poteva infilarci nella prua. Vana fu ogni mia resistenza. Un peso in quella posizione avrebbe portato un forte squilibrio non facilmente correggibile con i timoni, ma tanta fu l'insistenza che, per non passare per un pavido, dovetti aderire. Fu questo un grande rischio che affrontai.

Partii molto appruato e dovetti sostenere con fatica l'aereo. Fortunatamente tutto andò bene. Da questo episodio nacque con l'ingegner Bonmartini un'amicizia che è durata sino alla sua morte avvenuta alla fine del 1974.

Fu un'avventura piuttosto emozionante.

Arrivammo a Grado all'imbrunire, ammarando sul canale dove si trovava il nostro idroscalo del tempo di guerra. Affidammo l'aereo ad alcuni soldati accampati sull'argine che, ignorando le ragioni del volo, si misero a nostra disposizione e ci portarono a terra con una barca. Raggiungemmo la strada che costeggia il canale e, appena buio, ci mettemmo in marcia verso il campo di Aiello [...]. Alla fine ci raggiunse un furgone dell'aeroporto adibito a camera oscura,

che ci prese e ci portò a destino. Granzarolo fece chiamare dall'autista il ten. Sarti [...], questi ci raggiunse subito e avvertì Granzarolo e Carmignani che erano stati dichiarati disertori. Poi ci portò alla cucina della mensa ufficiali dove trovammo gli avanzi della cena. Rimanendo sempre nascosti, aspettammo che si riuscisse a rintracciare i magneti che erano stati sottratti dagli aerei per evitare fughe e che venissero rimontati. All'alba si spalancarono le porte dell'aviorimessa e due SVA, avviati i motori, decollarono. [...] Il giorno dopo rifeci il volo sino a Grado ma questa volta con un solo passeggero, il ten. Granzarolo che, ritornato clandestinamente all'aeroporto di Aiello sempre con la complicità del ten. Sarti, approntò nascostamente alcune casse di pezzi di ricambio per gli SVA che la notte successiva vennero trasportate a Fiume da un MAS dei legionari sul quale si imbarcarono anche Granzarolo e Sarti»³.

Come scritto sulla fiancata, il 20 settembre 1919 Granzarolo e Carmignani compirono voli propagandistici rispettivamente su Milano e Roma, lanciando volantini inneggianti alla causa fiumana. Non abbiamo reperito ulteriori dettagli sull'impiego a Fiume o sul raid di Bologna del 1920 ma evidentemente, dopo la conclusione dell'avventura fiumana nel dicembre 1920, lo SVA 11721 ed il suo pilota rientrarono in servizio. Nel dopoguerra l'11721 fu aggiornato con l'installazione del radiatore «lungo» (tipo «Libia» o «Tokio») e delle carenature inferiori del motore, oltre al serbatoioetto per l'acqua sulla semiala destra, in posizione speculare a quella della nourrice. A questo periodo, e comunque anteriormente al maggio 1928, debbono probabilmente ascriversi l'installazione del frangivento con telaio metallico e del pannello ligneo su cui poggia; la

sostituzione del seggiolino originale in legno traforato con uno metallico con alloggiamento per paracadute; la chiusura della presa d'aria del carburatore e del portellino dietro di essa, effettuato sostituendo tutto il rivestimento di fusoliera sino al bordo d'entrata delle ali; la rimozione definitiva della mitragliatrice con il montaggio di nuove cofanature motore superiori. L'11721 subì inoltre uno o più ritelaggi, perdendo la mimetica sulle ali superiori ed il numero individuale. La scritta «Aeronautica d'Italia» applicata alla prima centina delle semiali permetterebbe di datare uno di questi interventi a data non anteriore al 30 marzo 1926.

A fine 1927 lo SVA si trovava presso l'87^a Squadriglia a Padova, comandata da Granzarolo⁴. Contattato dalla 2^a Zona Aerea Territoriale (ZAT), nel gennaio 1928 egli acconsentì a concedere l'aereo per l'Esposizione di Torino⁵. A quell'epoca lo SVA era «ancora in servizio, porta il fascio littorio ed è munito di tutti gli strumenti di bordo»⁶. Il 20 gennaio il Ministero autorizzava Granzarolo a fruire «dell'opera del capo montatore e del capo motorista per il trasporto da Padova a Torino e per il rimontaggio a Torino, nonché per le successive operazioni, a Mostra ultimata, di rispedizione a Padova, dell'apparecchio di sua proprietà, temporaneamente offerto per la Mostra della Vittoria»⁷.

A Torino lo SVA fu esposto a terra, con la coda rialzata ad assumere la linea di volo, ed affiancato da una scaletta che permetteva di poterne agevolmente esaminare il posto di pilotaggio. Il timone era interamente color bianco-crema, con un grande fascio sulla deriva ed una sottile fascia tricolore posta diagonalmente nella parte superiore del timone. Oltre alle modifiche tecniche già ricordate, erano inoltre pre-

senti sui due lati del muso scritte nere a ricordo dei principali voli compiuti. Più precisamente, il lato destro recava, dall'alto in basso, Vienna 9 agosto 1918, Lubiana 7 giugno 1918, Pola 17 luglio 1918, Trieste 4 maggio 1918, Lienz 7 settembre 1918, Trentino-Piave 1918⁸. Sul lato sinistro figuravano Bolzano 26 agosto 1918, Franzensfeste 31 agosto 1918, Innsbruck 2 giugno 1918, Fiume-Milano 20 settembre 1919, Fiume-Bologna 1920⁹. L'apparente disordine dell'elenco, tuttora presente sullo SVA, ha fatto affermare in passato che «la scelta venne eseguita talmente a casaccio da escludere che il Tenente Granzarolo abbia mai posto piede a bordo dello sfortunato SVA 5»¹⁰. In realtà, pur non essendo a tutt'oggi chiaro il criterio di selezione delle missioni, la documentazione raccolta dimostra fuor di dubbio l'appartenenza dell'apparecchio a Granzarolo e la sua partecipazione alle imprese di Vienna e Fiume.

Terminata la mostra, l'87^a Squadriglia fece presente alla Direzione Generale Costruzioni e Approvvigionamenti (DGCA) il desiderio «di avere in restituzione, se possibile, i materiali già di sua proprietà, per custodirli in squadriglia fino a quando non verrà costituito il Museo storico permanente della R. Aeronautica»¹¹. Secondo la dichiarazione del ten. mot. Clemente Timbretti, per diversi anni alle dipendenze di Granzarolo, «nel 1933-34 (più probabilmente nel 1933) l'aereo SVA 6 venne spedito privo di motore a Milano [...]. Il motore fu smontato perché usato su un idroscivolante [...] Prima era conservato presso la Squadriglia tra gli aerei in uso»¹².

All'Esposizione dell'Aeronautica Italiana lo SVA fu infatti esposto nella «Sala dell'aviazione nella grande guerra», allestita da Mario Sironi, di fronte al grande pannello murale che sintetizzava il conflitto in poche,

dure immagini. L'unico mutamento di rilievo rispetto al 1928 era dato dalla ricomparsa del tricolore sui piani verticali di coda, sia pure nella versione postbellica a bande larghe. Al termine dell'Esposizione non tornò a Padova, venendo immagazzinato a Milano negli scantinati del Castello Sforzesco. Su richiesta del comandante della 1^a ZAT fu ispezionato nel marzo 1938 dal ten. col. ing. Eugenio Alteri e dal ten. col. pil. Benedetti, che lo trovarono «in ottime condizioni di conservazione»¹³.

Lo SVA trascorse tutta la guerra al Castello e vi rimase, senza subire particolari danni, sino alla morte di Granzarolo quando fu posto in vendita dalla vedova¹⁴. La notizia suscitò l'interesse del Rotary Club di Padova che si offrì di acquistarlo per offrirlo al Comune di Padova, chiedendo all'Aeronautica Militare di voler provvedere al trasporto¹⁵. Avvertita in questo modo quasi casuale, l'Aeronautica assunse informazioni. Risultò che la vedova, residente a Milano con il figlio, «avrebbe promesso in vendita il velivolo a molti Enti e persone fra cui il Comune di Milano e l'Aero Club di Milano, dai quali avrebbe ricevuto anticipi in denaro. Anche il Rotary di Padova ha iniziato una sottoscrizione per la raccolta di fondi destinati all'acquisto del velivolo»¹⁶. Ulteriori indagini eseguite nei giorni successivi dal col. Giovanni Pezzani, del comando della 1^a ZAT, appurarono che l'aereo al Museo Civico di Milano era lo SVA monoposto 11721, indicato come l'apparecchio con cui D'Annunzio aveva volato su Vienna. Oltre a ipotizzare che la proprietà fosse del Museo Navale Didattico, Pezzani aggiungeva correttamente che lo SVA biposto si trovava al Vittoriale e, questa volta erroneamente, che l'11721 non compariva nel catalogo dell'Esposizione Aeronautica del 1934¹⁷.

Nel giugno 1951, il Segretario Generale comunica-

va allo Stato Maggiore che il Ministro aveva autorizzato l'acquisto dello SVA di Granzarolo, per il quale risultava comunque già aperta una sottoscrizione «allo scopo di farne dono alla città di Padova», ed il cui ricavato sarebbe stato devoluto alla famiglia di Granzarolo¹⁸. Il gen. Ludovico, Sottocapo di Stato Maggiore, raccomandò in agosto di non ritenere opportuno l'acquisto sinché non si fosse accertata la legittima proprietà dell'aereo¹⁹.

Recuperato, il velivolo fu esposto a Linate per la Giornata aerea della Madonnina del 1952. Risale probabilmente a questo periodo un intervento di restauro in cui fu nuovamente installato un motore e diversi strumenti vennero sostituiti con altri più moderni, tuttora presenti sull'apparecchio. Non vennero però alterate in alcun modo le insegne, tanto che alla Manifestazione Aerea di Fiumicino (MAF) del 1956 era ancora visibile sul timone la decalcomania dello stemma sabaudo. Nel febbraio 1953 Pezzani comunicava al Ministero che il Rotary Club di Padova era «addivenuto alla decisione di affidare in custodia l'aereo SVA del Comandante Granzarolo al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica [MNST] di Milano. Questo comando provvederà a consegnare l'aereo in parola alla presidenza di detto Museo, non appena sarà approntata l'aviorimessa destinata ai cimeli dell'A.M.»²⁰.

Consegnato in deposito al MNST nell'estate 1954,²¹ fu subito inserito nella «Mostra storica dei mezzi di trasporto» allestita nel padiglione MNST per il 60° anniversario della costituzione del Touring Club Italiano²², ne uscì per partecipare alla MAF 56 assieme agli altri velivoli storici dell'Aeronautica Militare, a cui probabilmente ormai apparteneva. Le fotografie mostrano sotto le ali la grande scritta «La Serenissima» e l'assenza delle bande tricolori²³. Fu alla 21ª Fiera di

Bologna²⁴, alla Manifestazione Aerea Baracca (MAB) 57, dal 26 settembre al 6 ottobre 1957 al Palazzo delle Esposizioni di Torino per il VII Salone Internazionale della Tecnica²⁵. Fu lungamente presente al Museo del Volo di Torino, subendo per l'occasione un parziale restauro con ritelatura e riverniciatura almeno dei piani di coda, cui fu riapplicato il tricolore a bande larghe. Risale forse a questo periodo la bordatura in giallo delle scritte sul muso e di quella SVA 11721 sui due lati della fusoliera. Non mancarono le trasferte temporanee: ad esempio il 17 maggio 1967 fu inviato ad Aviano per una mostra cui parteciparono anche un Blériot XI, uno Spad VII e la replica del Wright. Da un appunto nel carteggio del Museo si apprende come al termine della manifestazione ne venisse proposto l'invio al Museo Caproni di Vizzola Ticino, che non risulta però aver avuto luogo.

Con la chiusura di Torino, lo SVA ritornò al MNST, dove si trovava certamente nel maggio 1973, sospeso al soffitto sopra il Macchi C.205. Per il cinquantenario dell'Aeronautica Militare lo SVA fu esposto nell'hangar di Pratica di Mare. Nel maggio 1974 partecipò ad una mostra a Cremona e poi, dal 7 al 13 giugno, fu esposto all'aeroporto di Roma-Urbe per celebrare il 70° anniversario della Società Aeronautica Italiana.

Sfumata per la seconda volta l'ipotesi milanese, lo SVA fu inviato a Vigna di Valle e sottoposto ad un completo restauro, compreso il ritelaggio, dal personale del 3° Reparto Tecnico Aeromobili (RTA). Per la parte coloristica ci si avvalse della consulenza degli appassionati Rinaldo D'Ami e Bernardo Sclerandi. Nel 1983 quest'ultimo sarebbe poi stato tra i fondatori del Gruppo Amici Velivoli Storici, associazione senza fine di lucro dedicata al restauro e conservazione degli aerei storici italiani: proprio ai soci del GAVS si dovette nel

1991 un intervento conservativo su questo SVA. Lo stato di conservazione delle strutture dell'11721 è ottimo e le numerose modifiche introdotte durante la lunga attività di volo, pur avendogli conferito un aspetto diverso da quello dell'agosto 1918 e costituendo un vero rompicapo per gli storici e gli eventuali restauratori, non ne hanno intaccato il significato.

NOTE

¹ Durante la prima guerra mondiale la coccarda italiana aveva il rosso all'esterno, ad eccezione di una breve inversione dei colori nel 1918. Fino al 1975 lo SVA ebbe il rosso esterno ma, durante le operazioni di restauro, fu rinvenuto e ripristinato il verde sottostante. Per una trattazione più ampia e sistematica di questo aspetto cfr. G. Alegi, *Italian Markings and Serials in World War One - An Introduction*, «Cross & Cockade International Journal», vol. 24 no. 3 (autunno 1993), pp. 137-157.

² Comando aeronautica a disposizione, Ordine di Operazione n. 68, 29 luglio 1918, riprodotto fotograficamente in G. Mattioni, *Il Leone su Vienna*, Edizioni dell'istituto, Udine 1981, pp. 80-81.

³ Il libretto di volo registra il velivolo come un Macchi M.8; il decollo da Fiume alle 16.50 e l'amarraggio a Grado alle 18.30 del 15 settembre; il rientro da Grado alle 8.50 con ammaraggio a Fiume alle 10.30.

⁴ Comando 2ª ZAT a Gabinetto Aeronautica, prot. 17094, 21 dicembre 1927, in Archivio Ufficio Storico Aeronautica Militare (AUS/AM), cart. US 1928, f. «Mostra Torino».

⁵ Granzarolo a Morelli, 9 gennaio 1928; Morelli a Granzarolo, 13 gennaio 1928, in AUS/AM, cart. 283/8.

⁶ E. Morelli, relazione 12 maggio 1928, cit., p. 11.

⁷ 2ª ZAT a Gabinetto, prot. 20133, 18 gennaio 1928; Gabinetto a Comando 2ª ZAT, prot. 784, 20 gennaio 1928 in AUS/AM, cart. 283/8.

⁸ Granzarolo prese parte alla prima, seconda e quarta di queste missioni. Fu inoltre presente nei cieli trentini e del Piave nel periodo indicato.

⁹ Granzarolo partecipò agli ultimi due voli.

¹⁰ R. D'Ami a B. Sclerandi, in Archivio Autore.

¹¹ Genio Aeronautico - Sezione delle Costruzioni e degli Approvvigiona-

menti di Torino a Ufficio Storico, prot. 26392, 7 dicembre 1928, in AUS/AM, cart. 283/8.

¹² Dichiarazione del ten. A.A. mot. Clemente Timbretti, 2 agosto 1951, in AUS/AM, cart. 283/8. Ispezionato nell'estate 1951 dal mar. Ilo CC Roberti dell'Ufficio «1» della 1ª ZAT lo SVA risultava avere il motore (Stato Maggiore Aeronautica/Ufficio Storico, prot. 579/60312, 10 agosto 1951, in AUS/AM, G.18-1).

¹³ Ten. col. ing. Eugenio Alteri, «Promemoria per SE il comandante la 1ª ZAT», 7 marzo 1938, in Archivio Centrale dello Stato (ACS), Ministero dell'Aeronautica, Gabinetto, 1938, b. 93.

¹⁴ Promemoria 12 luglio 1951, non firmato, in AUS/AM, cart. 283/8.

¹⁵ Pezzani a Ufficio Storico, 3 luglio 1951, in AUS/AM, cart. 283/8.

¹⁶ Promemoria 12 luglio, cit.

¹⁷ Pezzani a Ufficio Storico, 21 luglio 1951, in AUS/AM, cart. 283/8. Si noti che il Comune aveva affidato le raccolte del Museo Navale Didattico al nascente MNST.

¹⁸ Segretario Generale a Stato Maggiore, prot. 18610, 28 giugno 1951, in AUS/AM, G.18-1, f. «Ex Museo Caproni». Tra questa e la lettera cit. alla nota 32 esistono elementi di contrasto che non siamo, attualmente, in grado di sciogliere.

¹⁹ Stato Maggiore Aeronautica/Ufficio Storico, prot. 579/60312, 10 agosto 1951, in AUS/AM, G.18-1.

²⁰ Pezzani a Ministero Difesa-Aeronautica/Segretario Generale, 16 febbraio 1953, in AUS/AM, cart. 283/8. In aprile, Lioy pregava Pezzani di effettuare ricerche volte ad individuare il biposto di D'Annunzio onde poterne eseguire un rilievo fotografico finalizzato alla realizzazione di modellini da dare in omaggio a personalità (Lioy a Pezzani, s.d., s.n., in AUS/AM, G.18-1).

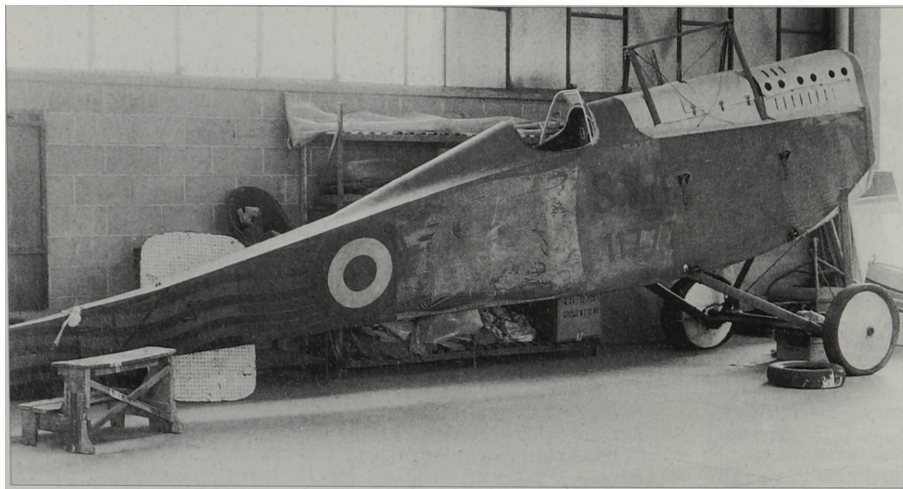
²¹ 1ª ZAT a Ufficio Storico, prot. 4696/Tec. H-2, 17 settembre 1954, in AUS/AM, G.18-1.

²² G. V. Grazzini, *Sotto un velo di polvere lo SVA del leggendario volo su Vienna*, «Gazzettino del Lunedì», 11 ottobre 1954, p. 2.

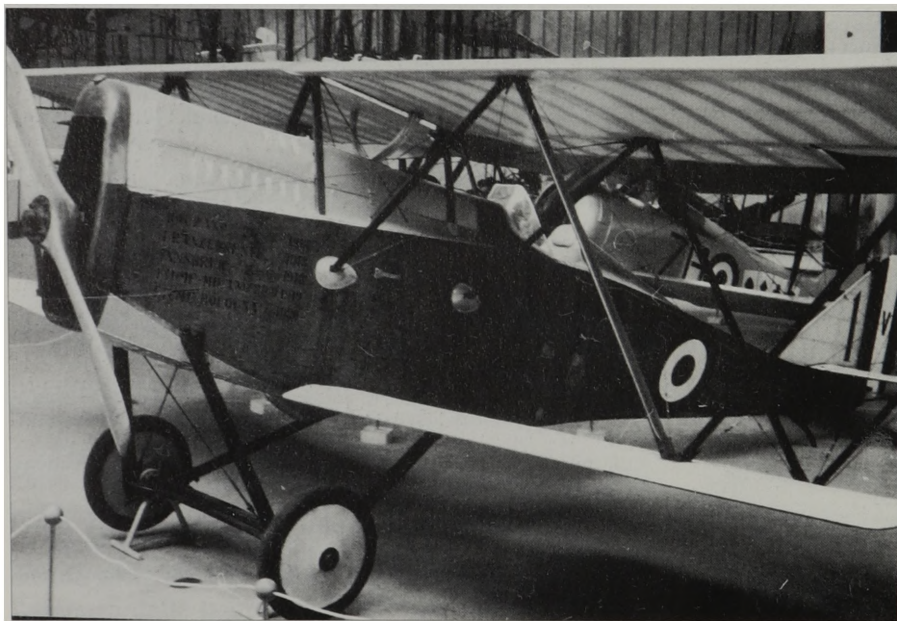
²³ Cfr. foto in R. Rimell, *World War One Survivors*, Aston Publications, Bourne End 1990, p. 28.

²⁴ F.F., *L'aviazione alla fiera di Bologna*, «Ali nuove», 11/1957, p. 185.

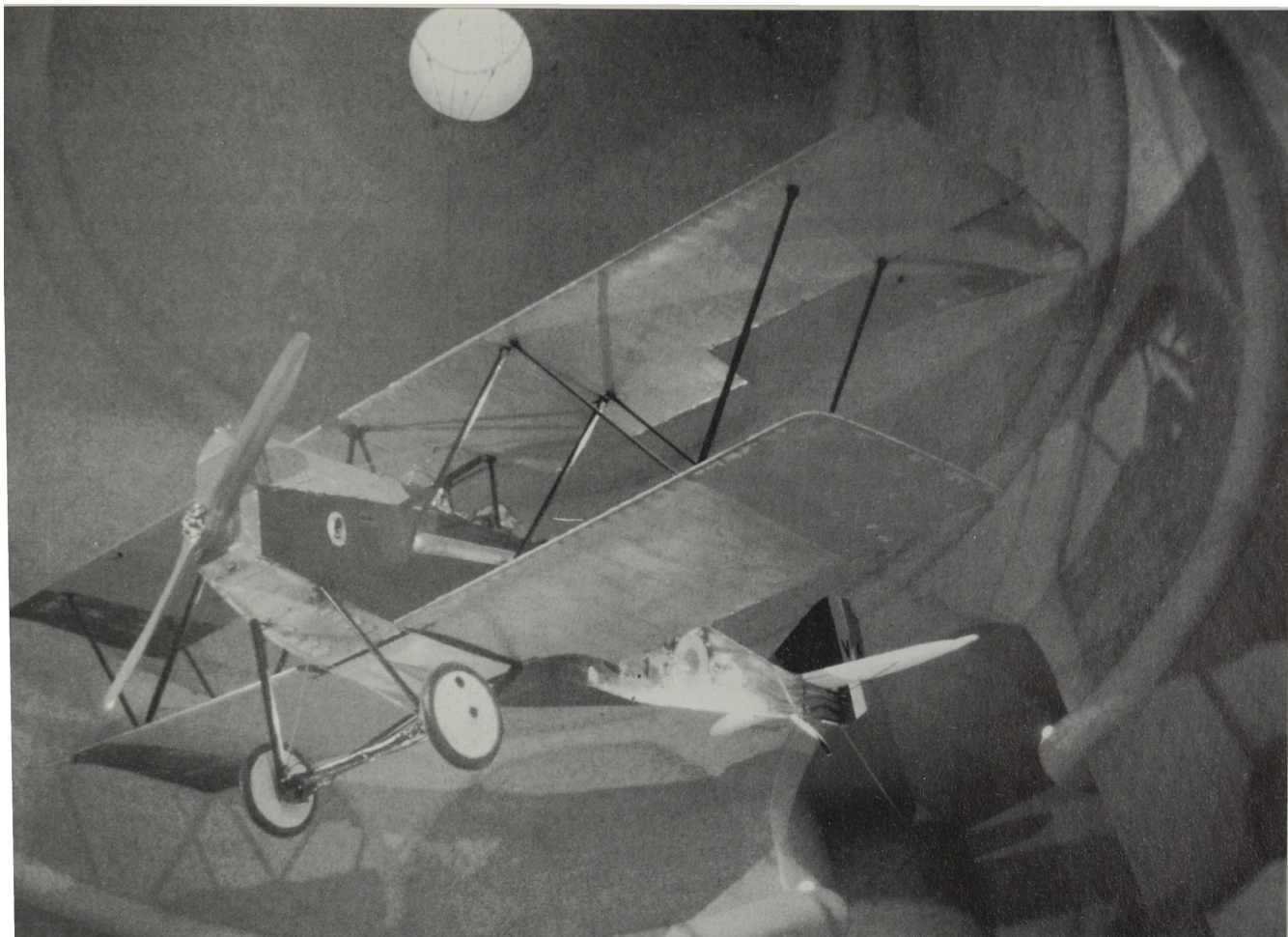
²⁵ P. Frassi, *L'aviazione al VII Salone della Tecnica*, «Ali nuove» 21/1957, pp. 320-322.



Il Museo Caproni conserva lo SVA 11777, appartenuto all'87ª Squadriglia e tradizionalmente attribuito a Gino Allegri. Questo aereo ha fornito il campione per le riproduzioni realizzate per l'Alitalia e l'Ansaldo. L'immagine mostra appunto l'11777 smontato durante i rilievi effettuati nel 1987.



Lo SVA 11721 esposto al Museo Storico AMI di Vigna di Valle.



o SVA 10 12736 utilizzato da Palli e D'Annunzio venne subito conservato al Vittoriale. Oggi sospeso nel teatro, è stato restaurato nel 1988 ai volontari del GAVS Torino

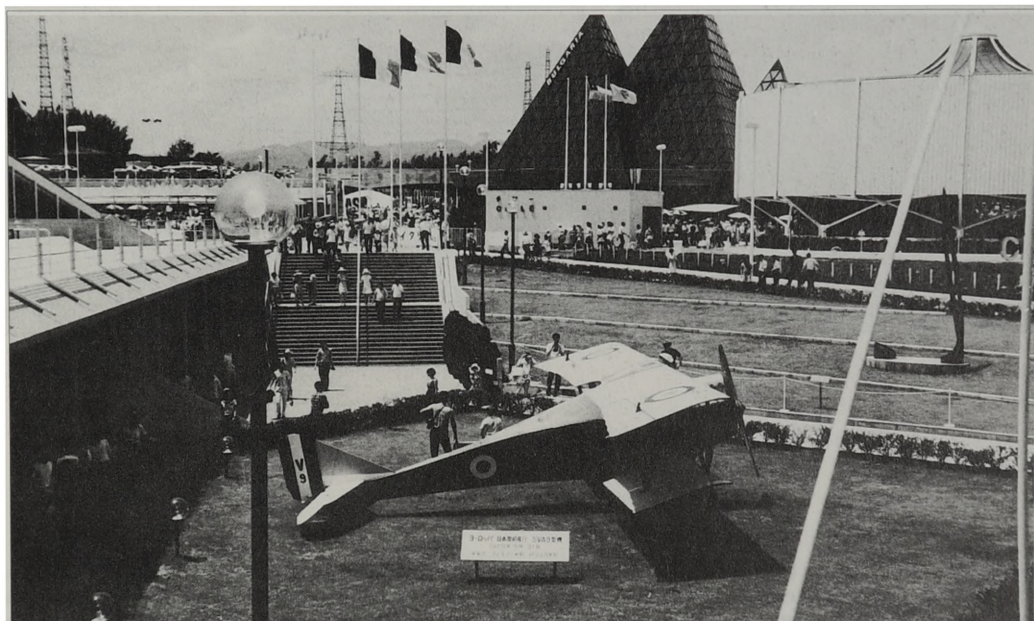


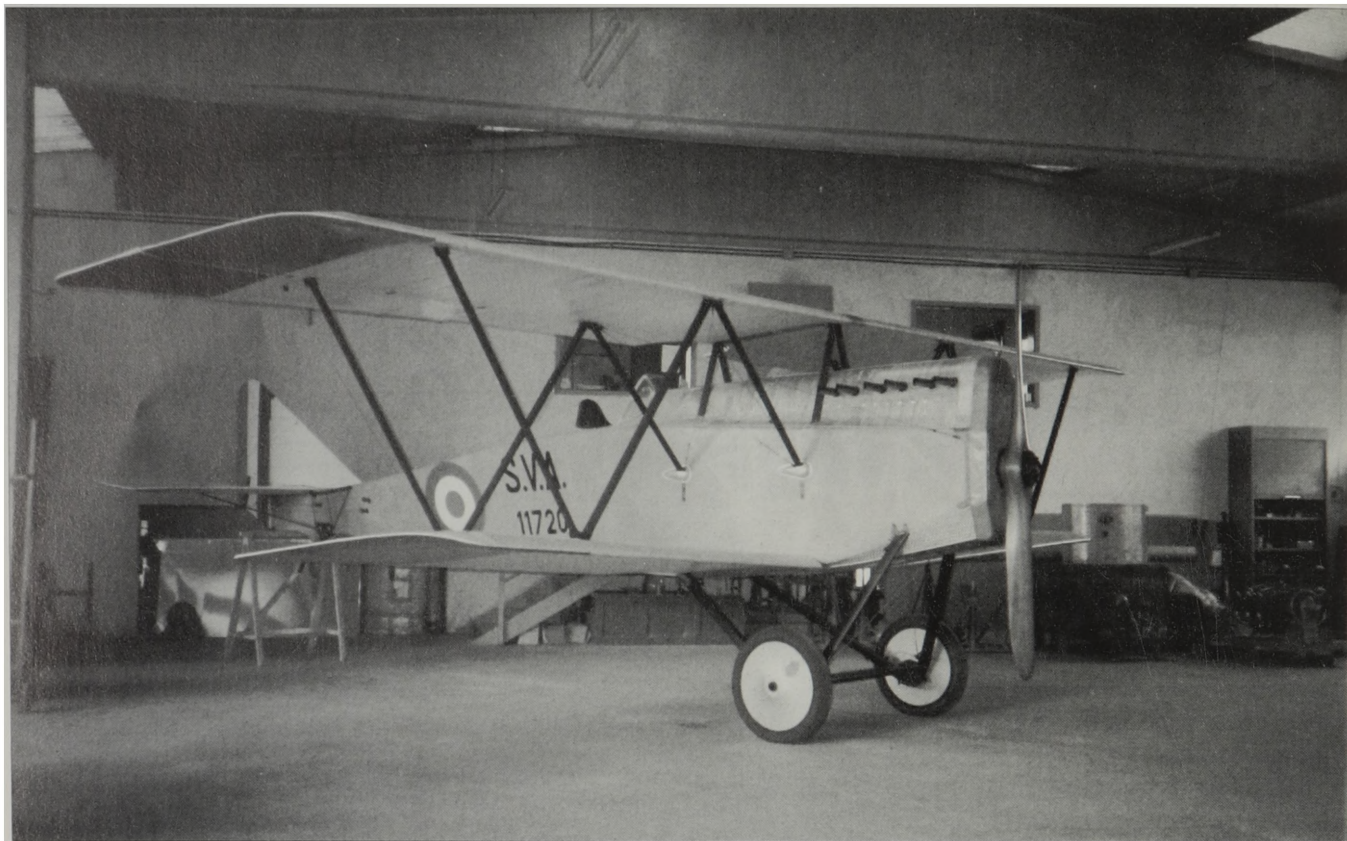
Nel 1988 l'Aeritalia acquistò dal collezionista americano Herbert Fyfield uno SVA 9 esportato negli Stati Uniti nei primi anni Venti.

**Il più misterioso degli SVA
esistenti è quello
battezzato Cuzco, esposto
in Perù con strane
modifiche alla parte
anteriore e ruote
d'automobile.**



**Per ricordare l'impresa di
Ferrarin e Masiero, nel
1970 l'Alitalia commissionò
alla Sezione Sperimentale
Volo a Vela di Felice
Gonalba la ricostruzione
dell'apparecchio di
Ferrarin e Cappannini.
Dopo la partecipazione alla
Expo '70 di Osaka,
la riproduzione fu donata
al Giappone ed è
attualmente esposta nel
museo dell'aeronautica di
quel paese.**





In anni più recenti anche l'Archivio Storico Ansaldo ha incaricato Gonalba di ricostruire uno SVA. Utilizzando quale campione l'esemplare 11777 del Museo Caproni ed incorporando motore, elica e radiatore originali rintracciati dal GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici), è stato realizzato questo monoposto. Pur portando la matricola dell'esemplare sul quale trovò la morte Palli, ne differisce in numerosi dettagli.



Volare nel 1918

Angelo Emiliani

Un crocchio di ragazzi vocianti e accaldati si arresta rumorosamente davanti al grande manifesto affisso all'ingresso dell'aeroporto: oggi nel cielo di Lugo voleranno le «Frecce Tricolori». La conferma che l'evento tanto atteso si compirà fra poche ore suscita commenti di entusiasmo, poi la corsa riprende, zigzagando fra la folla alla conquista dei posti migliori per non perdersi nulla del grande spettacolo. In Romagna, dove fino a pochi anni fa le manifestazioni aeree non erano un'occasione così rara, forse nessun altro avvenimento riesce a mobilitare tanta gente. Qui l'interesse per l'aviazione ha radici antiche e, a quanto pare, continua a conquistare nuove leve.

La rumorosa allegria dei ragazzi ha interrotto il racconto del mio interlocutore. Ora riprendiamo il discorso. «Nessuno. Ruotavo la testa in tutte le direzioni possibili, con gli occhi sbarrati da farmi male, ma

non vedevo più nessuno. Il combattimento era finito all'improvviso, così come all'improvviso mi aveva investito pochi minuti prima. Ti ho già detto che era il 14 marzo 1938? Dovevamo mitragliare le posizioni dei «rossi» nei pressi di Alcañiz, con due grosse pattuglie di scorta sulla nostra testa, ma qualcosa non andò come previsto. Avevo visto i «Curtiss», proprio davanti a noi, e immaginavo che il comandante aspettasse le condizioni migliori per eseguire il nostro attacco, una volta certo che la scorta fosse in grado di coprirci. Invece iniziò l'affondata e fummo attaccati nella situazione peggiore. Che disastro! Oltre allo stesso comandante furono colpiti Montefusco, Brondi e Armanino. Io solo riuscii a scamparla, ma non chiedermi come.

Ero fradicio di un sudore freddo e sgradevole, con la gola e la bocca aride, frastornato e sgomento. Guardavo il terreno sotto di me, ma non riconoscevo

nulla che mi consentisse di capire dove mi trovavo. Chissà dove ci aveva portati quel maledetto combattimento. Decisi allora di prendere la direzione opposta a quella seguita per raggiungere l'obiettivo, sperando di guadagnare le nostre linee prima di esaurire il carburante».

Nel suo paese di appena duemila anime, il maresciallo Giuseppe Fucci è per tutti l'*aviator*, trattato con un rispetto sincero per la sua lunga vita di pilota e per quel suo farsi avanti ogni volta che c'è da fare qualcosa di buono per gli altri. Fra noi, parlando di aeroplani e dei suoi voli in pace e in guerra, della comune certezza che l'epoca d'oro dell'aviazione è quella dell'elica, è nata un'amicizia speciale.

A farci incontrare un'altra volta, qui a Lugo in questa giornata in cui si celebrano i 75 anni dalla morte di Francesco Baracca, è stata soprattutto la speranza di rivedere il piccolo triplano rosso che ripropone l'impari sfida con i mostri volanti di oggi, masse affusolate di metallo e di fragorosa potenza. Il volo leggero e armonioso del Fokker, l'aeroplano del «Barone rosso», non costituisce soltanto il termine di confronto per misurare il rapidissimo progresso dell'aviazione, ma la conferma che nell'epoca in cui tecnologia ed elettronica hanno reso attuale il futuro, si può ancora assaporare l'incanto del volo romantico, che nel grande mondo del volo c'è un posto privilegiato per le vecchie macchine volanti.

Pochi, forse, fra coloro che oggi seguiranno stupiti le evoluzioni del triplano, sanno del silenzioso e solitario omaggio reso ogni anno al sacrario sul Montello. Molti invece ricorderanno il volo dell'agosto 1988, a settant'anni esatti da quello su Vienna degli SVA della Squadriglia «La Serenissima». Fu davvero un'impresa ardita e bizzarra, «tutta a rovescio», secon-

do il commento divertito dello stesso pilota che ne fu protagonista. Nel 1918 furono le ali con le coccarde tricolori ad avventurarsi in un volo lunghissimo sul territorio nemico per lanciare su Santo Stefano le parole infuocate di D'Annunzio: il Fokker, il velivolo che più di ogni altro simboleggia la caccia tedesca (e, per estensione, degli Imperi Centrali), «restituiva» la storica impresa, dalla capitale austriaca fino al castello di San Pelagio, di fronte al quale gli SVA avevano spiccato il loro volo. E proprio sul castello, alla sommità di un *looping*, il lancio dei volantini con i colori bianco-rosso e le note del valzer di Strauss preferito dal grande poeta. Un volo nello stesso cielo, attraverso le stesse gole alpine e sulle stesse valli di allora; un volo che affermava un filo di continuità nella storia della nostra aviazione e nella tradizione di coraggio dei suoi piloti.

Fucci mi ha già raccontato chissà quante volte come andò a finire quella volta in Spagna: ormai senza una goccia di benzina, atterrò in un grande prato, vicino a una casa ai piedi di una collina. Gli andò bene: il CR.32 aveva dimostrato ancora una volta quanto fosse robusto e sicuro. Poco distante aveva scorto un contadino che, fingendo di non aver notato nulla di insolito, continuava il suo lavoro. Con la pistola in pugno Fucci gli aveva chiesto: «Franco o Repubblica?» e quello, dopo un attimo di esitazione, aveva risposto con un «Arriba España» che avrebbe voluto essere di convinto entusiasmo, ma che tradiva la paura del momento.

«Insomma, Giuseppe, quella volta per dirla in breve ti eri smarrito».

«Proprio così, non avevo neppure una lontana idea su dove mi trovassi. E pensare che proprio oltre la collinetta c'era il campo di quelli della "Gamba di

Ferro". Ma non credere che fossi una schiappa! Avevo appena vent'anni e nient'altro in testa che non fossero il volo e le donne — ah, le spagnole, le spagnole! —, ma sapevo cavarmela. Quando si usciva da una scuola come quella della Caccia, il tuo mestiere lo conoscevi bene.

D'altra parte qualcosa di simile era capitato anche a qualcuno dei primi S.81, quelli di Bonomi, durante il trasferimento dalla Sardegna al Marocco. E dire che c'erano degli atlantici negli equipaggi, gente che conosceva la navigazione come nessun altro. Poi era stato sempre Bonomi a raccomandare ai primi piloti della caccia — uomini coi fiocchi come Dequal, Cenni, Presel, Monico... — che, se smarrivano la rotta, dovevano dirigere a ovest e proseguire il più a lungo possibile per atterrare in Portogallo. Eravamo su un territorio sconosciuto, senza radio, senza carte e con pochi strumenti: allora si volava così».

«Ma come? Si era nel 1938, quasi alla vigilia della seconda guerra mondiale e nel pieno della stagione dei primati, dei grandi voli sugli oceani e fra i continenti, e si volava ancora come vent'anni prima, alla fine dell'altra guerra?»

«Beh, io nel '18, se mi passi l'espressione, me la facevo ancora sotto, ma posso risponderti perché mi sono nutrito dei ricordi dei piloti di allora, tanto da decidere di diventare uno di loro. Non dimenticare che Baracca era nato a un tiro di schioppo da qui e che le sue imprese conquistarono tantissimi giovani, me compreso.

Credo che agli inizi dell'aviazione chi decideva di diventare pilota dovesse avere qualcosa di diverso dal comune: senz'altro una buona dose di coraggio e una cultura superiore alla media, ma anche la passione per la meccanica, per lo sport, per le cose moderne

viste dagli altri come vere e proprie diavolerie. Oggi siamo abituati a vivere fra macchine di ogni genere, fra computer e congegni sofisticati; settanta, ottant'anni fa le "macchine" erano i primi rudimentali attrezzi agricoli, la macchina da cucire, il grammofofono che pochi potevano permettersi. Quando si udiva in lontananza giungere un'automobile scoppiettante in una nuvola di polvere, molti correvano a vederla schierandosi con riverente timore lungo i fossi. E le mamme ammonivano i marmocchi a fare attenzione, a non farsi investire da "un mezzo", quando per mezzo si intendevano le biciclette considerate un pericolo pubblico. Questo era il mondo, visto da un paese di provincia, nel quale un giovane ardimentoso poteva decidere di diventare aviatore».

«Il salto doveva essere davvero grande, ma come si imparava a volare?»

«Si imparava anche allora nelle scuole di volo. Le prime in Italia furono quelle della Comina nella brughiera di Pordenone, di Centocelle, della Malpensa, di Campoformido, di Mirafiori e di Cavazzo, mentre ad Aviano c'era quella per gli ufficiali della ricognizione; altre scuole furono aperte dalle singole ditte che costruivano aeroplani, come quelle famosissime della Voisin e poi della Gabardini a Cameri. La Marina invece istruiva i suoi piloti a Venezia, mentre le scuole per i dirigibilisti erano a Ferrara, a Campalto, a Boscomantico e a Jesi.

Sui metodi di addestramento esistevano due teorie molto diverse fra loro: quella che potremmo chiamare di scuola inglese e tedesca preferiva il doppio comando, con un aeroplano biposto che consentiva all'allievo pilota di cominciare subito a volare sotto la guida dell'istruttore. Italiani e francesi invece preferirono a lungo il metodo Blériot, che consisteva nel

mettere il futuro pilota ai comandi della “checca”, un monoposto con un motore di poca potenza e le cui ali erano state ridotte — un “ignobile arnese”, come lo ha definito Corrado Ricci nel suo libro *Vita di pilota* —, in modo che potesse rullare ma non staccarsi da terra. Ci si doveva arrangiare secondo le sommarie istruzioni ricevute per cercare di mantenere il velivolo in linea retta, correggendone i tentativi di imbardata dovuti al vento se spirava di traverso e al senso di rotazione dell’elica. Quando l’allievo dimostrava di saper dominare le bizzesze del suo apparecchio, si passava a un aeroplano vero e proprio, con un motore da 65 o da 80 cavalli, e si tentavano i primi salti in linea retta apprendendo le tecniche del decollo e, soprattutto, quelle dell’atterraggio.

Si diventava pilota militare dopo aver superato due prove durissime: un volo di un’ora a oltre 1.800 metri di quota e un circuito di almeno 250 chilometri con due atterraggi intermedi per rifornirsi di carburante e per fare tutti i controlli necessari».

«A proposito di piloti militari, sai quanti furono quelli addestrati nelle scuole di volo italiane durante la prima guerra mondiale?»

«Certamente: furono 5.100, tantissimi, non ti pare? E purtroppo furono tantissimi anche gli incidenti durante le attività di addestramento: fra morti e feriti il totale arrivò a ben 1.834, contro i 381 morti nel corso delle operazioni sui fronti di guerra».

«E con i motori come andava? Ci si poteva fidare?»

«Anche i motori fecero passi da gigante in pochissimi anni, passando da potenze che al massimo raggiungevano gli 80 cavalli, ai 300 dei Fiat A.12 bis e ai 400 dei “Liberty” montati sugli ultimi bombardieri Caproni.

Gli aeroplani impiegati per l’addestramento montavano quasi sempre dei rotativi. Motori leggeri, sem-

plicissimi e quindi di facile manutenzione, ma erano senza carburatore e quindi funzionavano praticamente a un solo regime. Alcuni tipi, come i Le Rhône, furono dotati di un dispositivo che interrompeva l’accensione di uno o più cilindri, riducendo così il numero dei giri e la potenza, ma in generale non c’erano vie di mezzo: o tutto o niente.

Il loro problema più grave era quello del surriscaldamento, tanto che ci si rese ben presto conto che i rotativi non avrebbero mai permesso potenze elevate. Come lubrificante si usava l’olio di ricino, dall’odore caratteristico e dai potentissimi effetti lassativi per i piloti, esposti com’erano ai vapori e agli scarichi del motore. Pare che francesi e inglesi si difendessero da questa insidia bevendo latte e cognac, ma forse in questo modo si combatteva più il freddo che non i dolori di pancia!»

«A proposito di freddo, immagino che costituisse un problema non da poco. Anche tu, Giuseppe, ne sai qualcosa, perché fino all’arrivo del Macchi 202 i cacciatori italiani hanno sempre volato con aeroplani dall’abitacolo aperto».

«Proprio così, in fatto di freddo ho avuto anch’io la mia buona ragione. A parte la stagione, il freddo era direttamente proporzionale alla quota e alla velocità dell’aeroplano e alla fine della grande guerra i nuovi modelli entrati in linea in tutte le aviazioni e la maggiore potenza dei motori consentivano già di volare a 5.000 metri e a velocità sui 200-250 chilometri orari. Ore e ore di volo con temperature fino a 20 e più gradi sotto zero erano certamente la norma per tutti gli aviatori. Pensa ai mitraglieri sui bombardieri Caproni, in piedi e completamente esposti a tutti gli elementi nella loro gabbia di metallo, sballottati dalle turbolenze, dal vento e dalle manovre dei piloti.

Contro il freddo che entra nelle ossa e paralizza i movimenti c'era poco da fare, se non coprirsi nel modo migliore. Si vedevano così bardature stranissime, con passamontagna di lana sotto al casco rigido dal grosso giro di sughero attorno alla testa, pesanti e lunghi giubbotti di cuoio foderati di pelliccia, scarpe che all'occorrenza servivano per pulire il parabrezza e gli occhiali imbrattati dall'olio bollente sputato dal motore. Gli stessi occhiali erano spesso circondati da cuoio morbido per proteggere la fronte, il naso e buona parte del volto. E poi guanti, stivali, gambali di pelliccia e così via».

«Niente di paragonabile ai comfort di oggi, anche se gli attuali ultraleggeri possono dare un'idea del volo d'altri tempi. Ma torniamo all'addestramento: quali altre materie doveva studiare e conoscere l'allievo pilota?»

«Andiamo sul difficile, anche se credo che in definitiva si trattasse delle stesse cose che ho dovuto studiare io vent'anni dopo: la struttura e la funzione di ogni parte dell'aeroplano - in particolare del motore e delle superfici di comando -; la meteorologia, importantissima per sapere stimare l'evoluzione delle condizioni del tempo ed evitare situazioni pericolose; poi le nozioni fondamentali dell'aerodinamica, almeno per come allora le si conosceva, e si può immaginare quanto fosse difficile far capire che la forza che sostiene l'aeroplano in volo è data dalla depressione creata dal flusso d'aria sul dorso dell'ala ricurva e che questa portanza cessa al di sotto di quella che viene chiamata velocità di stallo, e che allora chiamavamo "perdita di velocità"».

«Un concetto, questo, che non tutti conoscono neppure oggi, tanto che capita spesso di sentirsi dire che è la spinta dell'aria sotto l'ala a sostenere l'aero-

plano».

«Non c'è da meravigliarsene. Ma negli anni in cui il volo era ancora ai primi passi, le opinioni erano ben più bizzarre fra gli stessi pionieri. L'aviatore Cattaneo ebbe a rispondere al giornalista del «Corriere della Sera» che gli chiedeva come si sarebbe comportato se si fosse fermato il motore: «Ebbene, se si ferma io vado a posarmi su un albero. Ho notato che gli aviatori che cascano sui boschi non si fanno mai niente». E lo stesso Chavez, pochi giorni prima del suo volo sulle Alpi concluso tragicamente, affermava: «Si potrebbe rendere qualsiasi discesa facile se s'inventasse il modo di dare un colpo di marcia indietro all'ultimo momento. L'aeroplano si poserebbe come una farfalla anche sugli scogli». Ma forse la teoria più fantasiosa fu esposta proprio a Faenza, la tua città, da un dotto professore dell'Università di Parma secondo il quale era dagli uccelli che bisognava imparare: essi vincono il peso del loro corpo annullandolo con la rapidità del battito delle ali e si dirigono dove vogliono, soprattutto i grandi volatori, servendosi degli artigli. Bisogna proprio riconoscere che, per affermarsi, l'aviazione ha dovuto superare pregiudizi di ogni tipo!»

«Immagino che si studiasse anche la navigazione, quella che ti mise in crisi dopo il combattimento del 14 marzo 1938 in Spagna».

«Tu insisti su questo tasto, ma ti sei mai chiesto perché nei tanti libri di ricordi scritti da piloti di quel tempo non si parla mai di strumenti? Semplice: perché di strumenti non ne avevano. Sai che quel grande aeroplano che fu lo SVA 5 non aveva neppure la bussola, così come non l'avevano tanti altri aeroplani di allora? Gli strumenti erano quelli che servivano per controllare il regolare funzionamento del motore, e quindi il manometro per la pressione dell'olio, il ter-

mometro per la temperatura dell'acqua e il contagiri, nient'altro. Poi comparvero i primi altimetri e gli anemometri e infine gli strumenti, non so quanto sicuri e affidabili, per la navigazione. Un buon pilota doveva possedere un forte senso dell'orientamento, saper riconoscere la zona sorvolata osservando fiumi, strade e paesi e saper usare le poche carte a disposizione per calcolare, con un compasso, la posizione stimata tenendo conto della velocità, del tempo trascorso dal decollo, della deriva per effetto del vento. I primi aeroplani italiani dotati di una strumentazione davvero formidabile per la navigazione furono gli S.55 di Balbo per la Crociera del Decennale, nel 1933, con il girodirezionale e l'orizzonte artificiale Sperry e con il sestante Salmoiraghi, il complesso ottico Nistri-Biseo per la presentazione simultanea dei parametri di volo, il regolo del capitano Vercelloni per il calcolo della deriva e quello del capitano Questa per il calcolo della velocità effettiva, ma si trattava di invenzioni, in parte italiane, che non sempre furono messe a frutto negli anni seguenti».

Mi piace ascoltare Giuseppe, perché la sua formidabile memoria sa unire l'esperienza di una vita trascorsa fra ali, eliche e motori alle conoscenze accumulate con le letture, con i mille incontri con altri piloti. Così continuo a tormentarlo con le mie domande, riportandolo ai ricordi raccolti quando era lui ad interrogare altri, spinto da una passione che ancora oggi gli accende gli occhi e rende piacevole ogni nostro incontro. «Una volta diventati piloti a tutti gli effetti, l'addestramento poteva dunque considerarsi concluso?»

«Concluso? Era allora che veniva il difficile! Cominciava la gara per farsi assegnare alla caccia, per non essere relegati alle missioni, altrettanto periculo-

se ma senza gloria, della ricognizione o del bombardamento. E per diventare pilota da caccia bisognava imparare l'acrobazia, il tiro, il volo in formazione, le tecniche di combattimento. Forse erano proprio queste ultime il punto debole di tutta la preparazione: la sostanza consisteva nel "cercare di colpire l'avversario e di non farsi sparare addosso". Molto semplice, ma quando si affrontava il primo scontro...

L'acrobazia rappresentava allora come oggi l'aspetto più esaltante. Le figure base da apprendere si chiamavano "gran volta", "gran volta imperiale", "vite orizzontale", che poi non erano altro che il *looping*, l'*Immelmann* e il *tonneau*. Oggi si fa acrobazia con aeroplani e motori sicuri, robusti nelle strutture e affidabili in tutti gli assetti di volo. Per eseguire bene una determinata figura acrobatica è quasi sufficiente rispettare dei parametri prestabiliti. Allora bisognava sapere e capire cosa ti permetteva il tuo apparecchio, agire con decisione sui comandi - pilotare alcuni tipi di aeroplani richiedeva anche una discreta forza fisica - ma al tempo stesso assecondarne la risposta.

C'erano istruttori che non si stancavano di ripetere: "Devi sentirtelo addosso, devi farne parte". E capivi che avevano ragione nel dirti che l'aeroplano si "sente" soprattutto col fondoschiena, quando effettivamente te ne rendevi conto e avvertivi di aver stabilito con lui una conoscenza e un dialogo che non si sarebbero più interrotti. Altri tempi, caro mio, e se permetti... altri piloti».

«Me l'aspettavo, ma non tutti saranno d'accordo con te. Ogni periodo ha i suoi piloti in relazione all'evoluzione delle macchine e del loro impiego. E poi, lo sai bene che ci sono anche oggi piloti che volano come si volava nel 1918».

«Mi hai fatto parlare fin troppo, adesso dimmi tu

chi sarebbero questi piloti».

«Hai mai sentito parlare di Giancarlo Zanardo?»

«Come no! quello del triplano che stiamo aspettando».

«Proprio lui. Quel triplano l'ha costruito con le sue mani, così come ha costruito il Blériot XI e il Flyer dei fratelli Wright ed ha rimesso in condizioni di volo un biplano inglese Tiger Moth. Con le sue vecchie ali Zanardo ripercorre a ritroso la storia dell'aviazione: il suo è un volo nel tempo e non solo nello spazio. Negli anni in cui si annullano immense distanze e si compiono grandi progressi in fatto di sicurezza e di comodità, Zanardo vuole rivivere le emozioni, le fatiche, le esaltanti avventure dei primi piloti.

Quello da Vienna a San Pelagio è uno soltanto dei suoi voli per far rivivere i momenti fondamentali della storia dell'aviazione. Con il Blériot ha attraversato il Canale della Manica ottant'anni dopo l'impresa del grande pioniere francese e ha celebrato nel modo più degno l'anniversario della morte di Geo Chavez atterrando nella Siberia di Domodossola e portando idealmente a termine il volo dello sfortunato peruviano. Ed è stato ancora il suo Blériot ad atterrare, ottant'anni dopo quello del triestino Gianni Widmer, sulla piana di Montecarlo, sotto le torri di San Marino.

Con il Flyer, di cui ha costruito la sola replica al mondo in grado di volare, Zanardo ha fatto qualcosa di più: ha dimostrato che la prima macchina volante era un aeroplano vero che può decollare, virare e atterrare in un punto prestabilito. E poi i grandi raid, da quello solitario con il Tiger Moth attraverso tutte le scuole di volo in Italia, a quelli attraverso l'Europa assieme ad altri piloti che amano il volo alla vecchia maniera. E anche oggi sarà qui con il triplano a rinno-

vare l'omaggio del "Barone rosso" al più valoroso degli avversari».

«Ho letto e sentito parlare anch'io dei voli di Zanardo, ma ammetterai che siamo in un'altra epoca: oggi i motori sono diversi, non si può volare senza radio, senza una strumentazione standard...».

«D'accordo, ma non è questo che conta. Lo stesso Zanardo non ha mai voluto ingannare nessuno, tant'è che aggiunge sempre una M, che sta appunto per "modificato", alle sue repliche volanti. Quello che conta è lo spirito, l'intima gioia di riassaporare le sensazioni dei pionieri dell'aviazione, il vivere ogni volo come un capitolo nuovo e irripetibile, diverso da ogni altro per quel tuffo nel fuoco del tramonto sul Piave, per l'imprevista compagnia di un volo di gabbiani, per il concerto del vento nei tiranti.

Ci sono piloti che alle soglie del 2000 cercano ancora gli aspetti più puri e romantici del volo. Zanardo è forse il più noto, ma ci sono anche Rino Prizzon e gli altri del campo "Jonathan" a Cimadolmo, Renato Fornaciari – il solo assieme a lui a pilotare il Blériot –, e i trentini del volo in montagna, i piloti che curano con amore infinito il loro vecchio aeroplano perchè in cambio ne ricevono l'ebbrezza del volo come tu l'hai conosciuto».

Forse Fucci mi dice qualcosa in risposta, ma non l'ascolto più. Bassa sugli alberi oltre il limite del campo, dietro la manica a vento, la figura familiare del piccolo triplano interrompe il nostro dialogo e la nostra attesa. Il pulsare del Lycoming non ha il rombo pieno e assordante del rotativo, ma può dare un brivido quando il triplano esegue una bella virata in cabrata e inizia il suo ricamo nel cielo, evocando le sensazioni che dava volare nel 1918.

**Un allievo pilota durante una lezione di teoria.
Nozioni e metodi didattici variavano molto tra le
diverse scuole di volo.**



**Piloti e osservatori davanti a un biplano Farman.
Si noti la disparità dell'equipaggiamento e delle
uniformi.**





Per proteggersi i piloti adottarono un'ampia gamma di indumenti. Il cappotto di pelle foderato di pelliccia indossato da Gino Allegri contrasta con i suoi pantaloni corti.

Se abitacoli aperti e strutture leggerissime esponevano gli equipaggi al freddo ed alle intemperie, la torretta difensiva posteriore del bombardiere Caproni Ca.5, qui raffigurata, rappresentava un caso estremo.



Il tenente Lionello (Nello) Marani ritratto in tenuta egolamentare sul campo di San Pelagio.



L'equipaggio di questo idrovolante Macchi L.3, in alto a destra, abbina indumenti pesanti a semplici passamontagna.

Il pilota di questo idrocaccia Macchi M.7 indossa un tipico caschetto in sughero, rivestito in pelle e circondato alla base da un anello imbottito con funzioni antiurto. L'abbigliamento comprende un maglione di lana ed un giubbotto trapuntato. Si notano le ridotte dimensioni del parabrezza.





Nella prima guerra mondiale trovarono grande diffusione i motori rotativi, cui il raffreddamento ad aria consentiva un miglior rapporto peso/potenza. La rotazione del motore provocava l'espulsione dell'olio dalle valvole che veniva centrifugato sul pilota e sul velivolo.



Uno SPA 6A in funzione. Il raffreddamento dei motori in linea costituiva una fonte costante di preoccupazioni.



Lionello Marani sul suo SVA, con un cappuccio di tela foderato di pelliccia. La strumentazione comprende l'altimetro, sopra, l'interruttore dei magneti, a destra, e il magnete d'avviamento a mano, in basso a destra, seminascolato da Marani. Si nota lo specchietto retrovisore.



Il sergente maggiore pilota Giulio Gerosa nell'abitacolo di un Caproni Ca.5. Il plurimotore ha già un aspetto moderno, con numerosi strumenti per il controllo dei parametri di volo e i comandi dei motori tra i posti di pilotaggio.



12. Per il volo venivano utilizzate comuni carte stradali, prive di grafica o indicazioni specifiche per l'impiego aeronautico.



In Aviatik A.3 della scuola Breda ripreso a Cameri negli anni Venti. Derivato dai tipi Aviatik e SAML ampiamente utilizzati durante la guerra tanto nei ruoli addestrativi quanto in quelli operativi, l'A.3 illustra bene la più convenzionale formula bicomando con allievo e istruttore a bordo. L'impiego continuato di tipi bellici spiega il persistere di mentalità e pratiche di volo superate, come l'atterraggio a motore spento («plané»).


331301

R. ESERCITO ITALIANO

TESSERA DI RICONOSCIMENTO

rilasciata al *Sottotenente*
Marani Sig. Lionello
 figlio del *Sign. Antonio*
 e di *Fedugon, Emilia*
 nato a *Verona (Prov. Verona)*
 Addì *Vino, 14 Gennaio 1918*
Il Colonnello Comandante
F. C. C. C.

AVVERTENZE.

(a) - In caso di smarrimento della presente, occorre
 informare subito l'Ente che l'ha rilasciata.
 (b) - Rilasciando un duplicato, i Corpi ne faranno
 cenno sulla nuova tessera e nell'apposito registro
 da tenersi presso i vari Comandi.

1. Grado, nome, eventuale carica
 2. Grado e firma di chi rilascia la tessera (Comandante di corpo o di reparto, Capo di servizio)
 3. Bollo d'Ufficio



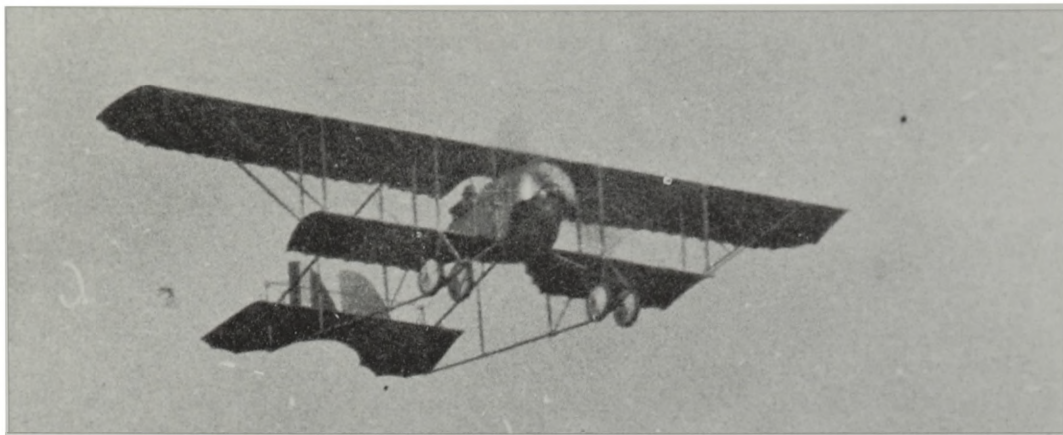
Contrassegni Personali.

Età anni *23*
 Statura m. *1.86*
 Capelli *castani*
 Occhi *verdi*
 Naso *regolare*
 Baffi *corti*
 Barba *rada*
 Colorito *buono*

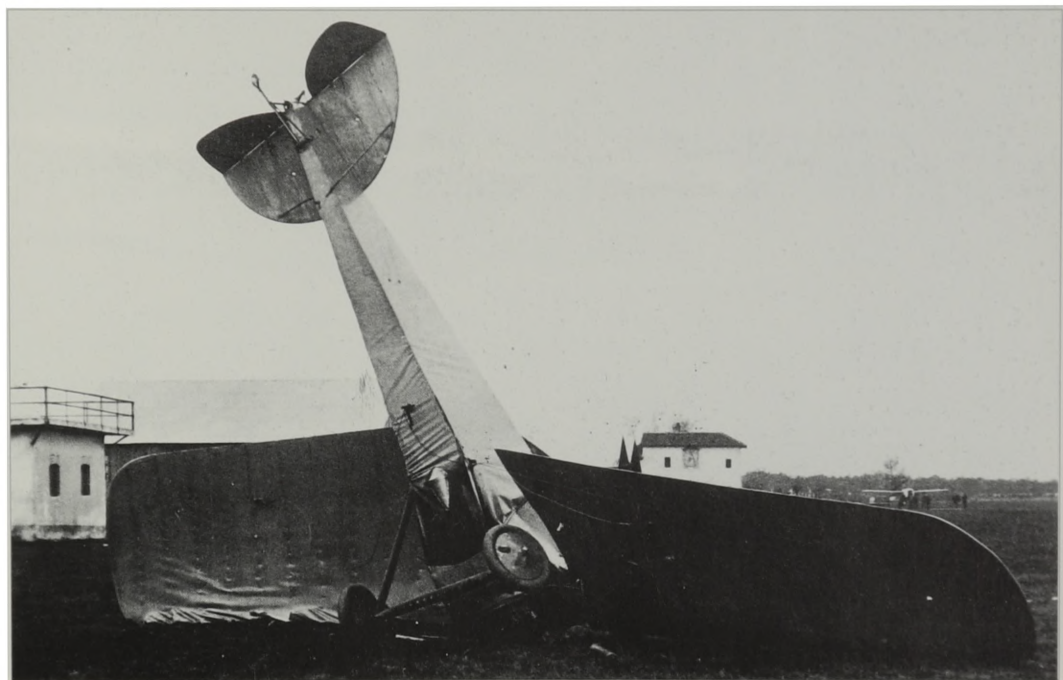
15 ottobre 1918
Colonnello Comandante
IL COLONNELLO
COMANDANTE DEL DIST.
Proclamazioni al valore
Giulio
 Ferite eventuali

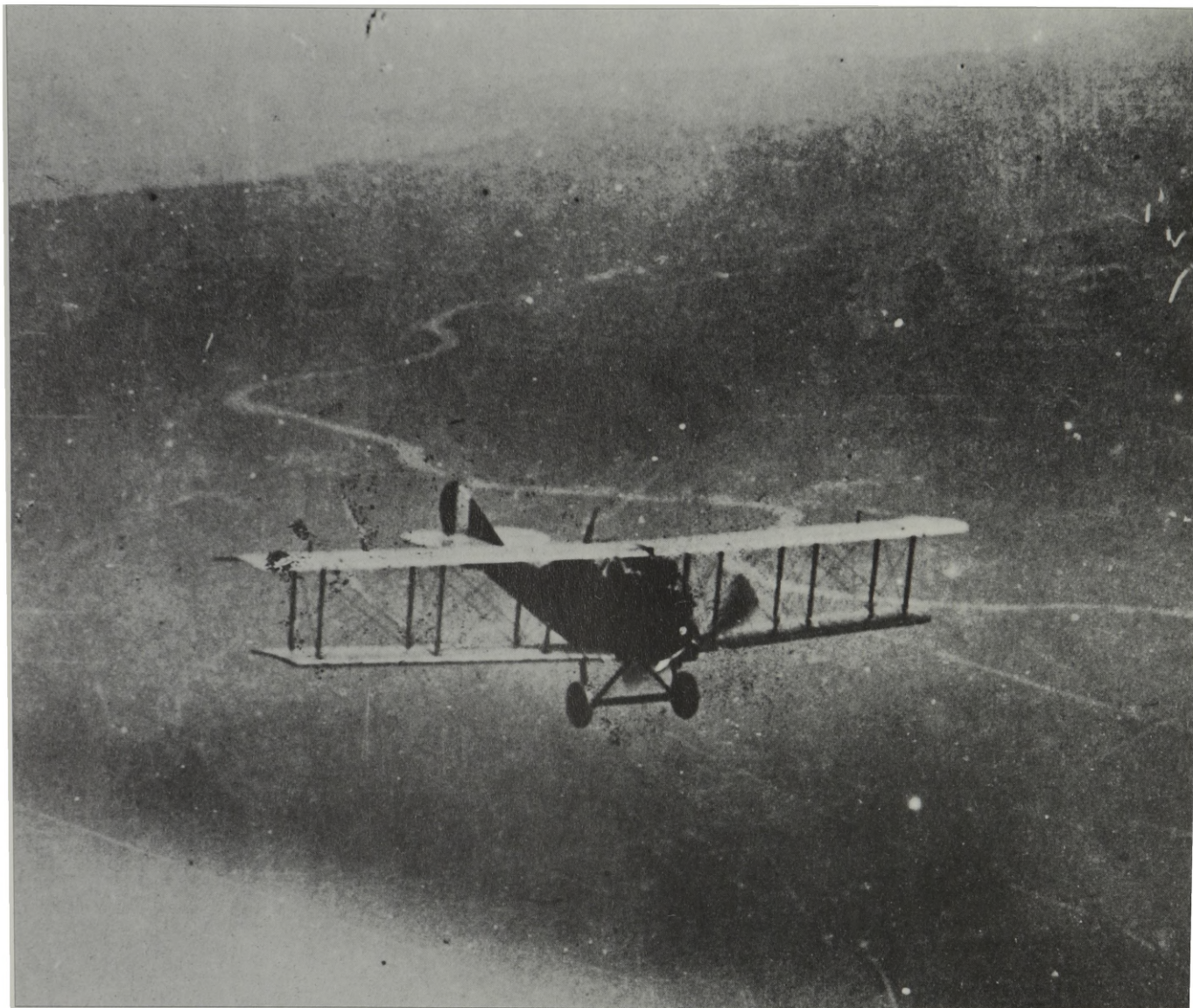
Tessera di riconoscimento e richiesta di rilascio brevetto di Nello Marani: sospirata conclusione di un lungo iter addestrativo.

**Un Caudron G.3 in volo.
Nonostante la modesta
potenza installata e
l'aerodinamica
approssimativa, l'ampia
velatura concedeva a
queste macchine una
buona capacità di
sostentamento.**

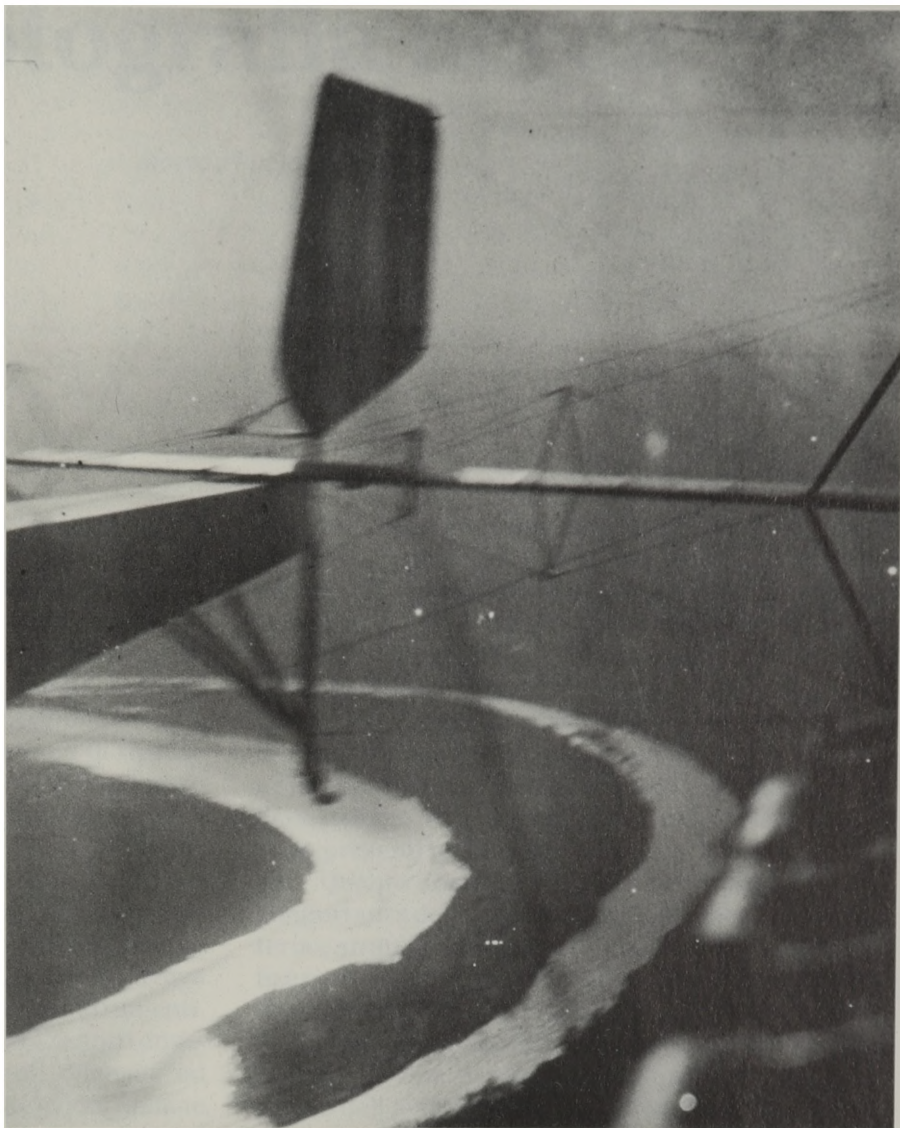


**Per altri la conclusione
poteva essere assai meno
incoraggiante: a fronte
dei 5.100 piloti formati in
Italia durante la prima
guerra mondiale si
ebbero 1.834 tra morti e
feriti in addestramento e
381 morti in operazioni.
Nella foto, un monoplano
Macchi-Nieuport
incidentato.**





**Un SAML S.1 durante una ricognizione.
Il rumore e l'assenza di apparati
di comunicazione rendevano il volo un
fatto solitario.**



**Una ripresa verso il basso
effettuata da bordo di un Caproni Ca.3:
si notano, in primo piano, le teste dei
cilindri del motore. L'architettura aperta
e l'accessibilità in volo di gran parte del
velivolo permettevano un continuo
controllo visivo diretto.**

La fotografia aerea

Marco Pluviano

Tra i numerosi documenti conservati nel Museo storico italiano della guerra di Rovereto vi sono, pressoché sconosciute al grande pubblico, le fotografie aeree di Michelangelo Zigiotti. Fotografo della 87^a Squadriglia S.V.A. «Serenissima», donò al Museo centinaia di fotografie, quasi tutte riprese dall'aereo da piloti di quel reparto, che vanno ad aggiungersi alle immagini del «Fondo Finzi» e ad un album di riprese realizzate dal tenente Marani. Nel corso di questo lavoro verranno prese in considerazione anche fotografie tratte dai due fondi minori.

L'importanza del materiale contenuto nel fondo Zigiotti risiede nella ricchezza e varietà dei soggetti e nella funzione di queste foto. L'87^a Squadriglia esercitava compiti di «osservazione strategica»¹ ed aveva quindi nelle foto e nei fotografi i più efficaci strumenti. Il complesso delle immagini prodotte da Zigiotti doveva documentare sia gli apprestamenti difensivi ed offensivi del nemico che i risultati delle azioni italiane

di superficie ed aeree. Nei fotogrammi del fondo Zigiotti troviamo quindi tutta la guerra: aerea, terrestre e navale. Da un esame complessivo del materiale si riscontra che buona parte di esso può essere inserito in due grandi categorie: quella di interesse militare nel senso stretto del termine e quella con valenza propagandistica. A sua volta quest'ultimo insieme può dividersi in due parti: una mostra i danni inflitti al nemico e l'altra presenta le distruzioni subite all'interno delle linee italiane. Non di rado le due categorie principali sono presenti nella stessa foto.

Quanto sopra rende evidente la complessità e l'importanza dell'osservazione aerea di artiglieria, fanteria e strategica. Tale ruolo è stato, durante il conflitto e nei decenni seguenti, messo in ombra dall'operato degli «assi» della caccia aerea². Questo avvenne a livello di grande pubblico ad opera della stampa e, in seguito, di film e romanzi, ma anche tra gli stessi ranghi dell'aviazione. Come ci ricorda Giovanni Battis-

sta Trener , nei primi tempi della guerra era difficile convincere i piloti da caccia a svolgere anche funzioni di rilevazione. Gli stessi piloti da osservazione soffrivano spesso di un sentimento di inferiorità . In ogni caso, sebbene l'osservazione ed il bombardamento impiegassero un gran numero di militari, gli aviatori che ottennero fama imperitura nel corso della Grande Guerra appartenevano alla specialità della caccia.

A differenza dei rilevamenti fotografici trattati da Trener, che si riferivano in linea di massima alla zona del fronte, le immagini del fondo Zigiotti spaziano su di un'area molto più ampia. Si passa dalla prima linea al Tirolo (Dobbiaco, Bolzano, Innsbruck), dal Lago di Costanza alla Carinzia, da Zagabria e Lubiana a Trieste e Pola, per culminare con i novanta scatti del volo su Vienna. L'obiettivo dell'87ª Squadriglia documenta quindi la guerra in tutti i suoi effetti sulla natura e sull'esistenza umana, sulle città e sulle attività produttive. Non si limita, come nel caso di Trener, a voler svelare le modificazioni apportate dagli eserciti all'ambiente naturale, ma riesce a cogliere gli effetti della guerra sulla vita dei civili. La composizione di alcune immagini, inoltre, rivela una ricerca estetica, con disposizioni dei soggetti cariche di suggestioni non esclusivamente legate alle vicende belliche. In tal senso è possibile citare alcuni esempi. Nell'album «Materiale Zigiotti 3» vi è la foto di un tratto pianeggiante con i particolari dell'attività umana (coltivazioni, strade, alberi e case), delimitato da una zona meno antropizzata. L'immagine, quasi da manuale in senso paesaggistico e geografico, è però ricondotta alla realtà bellica dallo sfregio diagonale (simile allo squarcio di una tela di Fontana) costituito da una colonna di fumo nerissimo che ha origine al suolo, in due punti distinti seppure molto vicini. Nello stesso album una

foto del 1917 del «campo» di Cavazzo Carnico ritrae le montagne innevate sullo sfondo, a cui fa da contrasto un aereo S.P. 240 HP, con il muso poggiato a terra e la struttura posta in diagonale, quasi a voler contrastare la serenità del paesaggio alpino. Nell'album «Materiale Zigiotti 1» è di particolare interesse la foto del pilota Antonio Locatelli, affiancato dall'aquila Altair. L'accostamento simbolico di due «volatori» è evidente, ma si potrebbe suggerire anche una lettura meno immediata: la natura è controllata dall'uomo, anche nei cieli ne è oramai realizzata la appropriazione. La maggior parte delle riprese ha però un significato più immediato, sia esso di fruizione tecnica militare o propagandistica.

Una specifica attenzione all'individuazione dei particolari di interesse militare emerge dalle foto di bombardamenti. Nell'album «Marani» l'immagine dell'incursione su Villa Vicentina è emblematica. Il titolo *Bomba in viaggio* si riferisce ad un ordigno sganciato dall'aereo, che s'individua nella parte inferiore della foto. Il soggetto, ripreso nitidamente, è sulla sinistra ed è costituito dal nodo ferroviario e dai capannoni che lo circondano, obiettivo del bombardamento, mentre la zona agricola e le costruzioni rurali sulla destra sono messe a fuoco con minor precisione. Un'altra immagine proviene da Susegana, nella zona del Piave. La superficie del terreno è crivellata dai crateri prodotti dai colpi di artiglieria, le cui chiazze bianche e stellate sembrano ferite slabbrate. La drammaticità dell'immagine, che testimonia la capacità distruttiva dei cannoni, è sottolineata dal sovrapporsi dei crateri sui campi ordinatamente coltivati, fino a coprirne la trama, mentre ai margini una casa colonica sta bruciando.

Particolarmente precisa è l'immagine del campo

d'aviazione nemico di Portobuffolé, contenuta in «Varie Zigiotti». La ripresa è realizzata da un'altezza di 400 metri; si vedono gli aerei, e si riesce a distinguere sul prato le singole travi degli edifici in costruzione. I teloni di mascheramento, che dovrebbero celare oggetti importanti, falliscono il loro compito, anche se occorre pensare che una cosa è l'immagine fotografica da esaminare con calma, mentre ben diversa è la percezione istantanea che si aveva in volo. La sensazione complessiva è, comunque, di totale svelamento e vulnerabilità. Nello stesso raccoglitore abbiamo un altro esempio simile, realizzato questa volta all'interno delle linee italiane. Il titolo della foto è *Padova - 20 settembre 1918 - Premiazione aviatori Vienna fatta da S.M. il Re*. L'aereo che ha effettuato la ripresa vola sopra i palloni frenati ed immortalava gli aerei schierati, i teloni che non riescono ad ingannare nessuno, gli edifici i cui tetti sono stati inutilmente dipinti a chiazze. Solo quelli mascherati con strisce orizzontali riescono a sfuggire al primo colpo d'occhio, simulando l'andamento dei campi coltivati. Questa immagine, che dovrebbe tra l'altro testimoniare dell'inviolabilità della squadriglia esaltandone l'apprestamento mimetico, ne rivela in realtà l'inadeguatezza.

Nell'album «Materiale Zigiotti 3» un fotogramma non immediatamente leggibile celebra l'ennesimo trionfo della tecnica. Tre strisce bianche solcano la superficie nera, e solo guardando attentamente si coglie, sulla sinistra in alto, la piccola immagine di un aereo. Si tratta, con ogni probabilità, di una ripresa notturna, in cui un aereo viene debolmente illuminato dai fasci di luce delle fotoelettriche. L'apparecchio viola la relativa sicurezza fornita dalla notte alle retrovie, ma viene intrappolato dalla luce elettrica, che annulla la mimetizzazione del cacciatore notturno;

entrambi vengono però svelati e vinti dalla macchina fotografica.

Nell'album «Zigiotti - Rebora 2» abbondano le immagini di incursioni sul porto di Trieste. Lo scalo triestino viene ripreso in almeno due occasioni, con maggior dovizia di particolari nelle foto datate 3 novembre 1918. Vengono indagati tutti i particolari logistici: i moli, gli scali dei cantieri, i capannoni e le linee ferroviarie. Anche le navi vengono riprese, ma l'attenzione maggiore viene rivolta alle infrastrutture: quasi per documentare lo stato della città al momento della sua occupazione. La presenza di tante persone sul lungomare e nelle piazze adiacenti rivela però il vero soggetto dell'immagine: il cacciatorpediniere ormeggiato al molo, attorno ai cui scalandroni la folla si accalca come ad uno spettacolo senza pensare al pericolo di accostarsi ad un bersaglio militare, è l'*Audace* con a bordo re Vittorio Emanuele III. La folla celebra l'italianità di Trieste e la foto a sua volta esalta, in un perfetto esercizio di propaganda, il raggiungimento di uno degli obiettivi della guerra italiana. Ciò che l'immagine, nella sua anche metaforica piattezza, non può mostrare è il costo di questa vittoria.

In palese contrasto con queste ultime immagini, in cui i militari e gli abitanti di Trieste sembrano ricambiare lo sguardo indagatore degli aviatori, è la foto del volo su Zagabria del 24 giugno 1918. Nonostante la città avesse già subito alcune incursioni italiane, l'arrivo dei mezzi aerei non sembra alterare il ritmo della vita cittadina. La piazza, a fianco del Castello, è affollata, ma la gente non è raggruppata né sta fuggendo al riparo. Degli ombrelloni spalancati, forse per ombreggiare i tavolini di un caffè o un piccolo mercato all'aperto, accentuano la sensazione di normalità. Lo

stesso vale per la scritta pubblicitaria sul tetto di una casa la quale, per l'angolatura della ripresa aerea, sembra esposta più al beneficio dei piloti che dei cittadini.

Nel fascicolo «Vedute aeree 2» torniamo alle incursioni sui porti: questa volta si tratta dello scalo di Pola, con una serie di tre foto. Si vedono distintamente la marezzatura della superficie del mare causata dal vento, le diverse tonalità dell'acqua per effetto delle correnti⁵, la nitidezza delle strutture delle grandi navi militari. Nel terzo scatto spicca la corazzata *Viribus Unitis* quasi librata sull'acqua, leggera nonostante la mole, con una piccola imbarcazione che sembra staccarsi dalla fiancata destra (potrebbe trattarsi anche di una lancia sporgente o in fase di discesa). Si tratta di una immagine di notevole valore documentario: sul retro è infatti riportata la nota «fatta dal Cap. Palli pochi primi prima dell'affondamento della *Viribus Unitis*».

Si torna poi alla terraferma con una fotografia del 31 maggio 1918, presa sulla località Le Portech (sull'altipiano di Asiago). Sono numerosi i crateri delle esplosioni e in alcuni casi la loro dimensione è tale da far pensare a piccole doline. È particolarmente interessante l'intrico delle trincee: di prima resistenza, arretrate, camminamenti di collegamento; ve ne sono poi due che proseguono parallele, pur allontanandosi lievemente in alcune zone e collegate in due o tre punti. Si può supporre che si tratti delle due prime linee, poi inserite in un unico sistema difensivo a seguito di una avanzata vittoriosa. Si osservano i differenti andamenti del tracciato, a seconda dell'utilizzo che ne viene fatto. In alcuni punti vi sono lingue di terra di colore chiaro, che potrebbero essere il risultato sia dello scarico del materiale di risulta di

una galleria (permettendo così di individuare una delle bocche), oppure dello «sbuffo» di un grosso pezzo di artiglieria piazzato in quel punto.

Sono numerose le foto scattate sui più importanti nodi ferroviari austroungarici delle retrovie. Nell'album «Marani», ad esempio, si può osservare il bombardamento di Franzensfeste del 31 agosto 1918. La fotografia, scattata intorno alle 10 da una quota di 3-400 m, coglie i particolari dello scalo ferroviario, la disposizione di capannoni e vagoni ed una locomotiva in funzione. Su questa immagine precisa, ottima per progettare future incursioni, troneggiano tre bombe appena sganciate. Tra le istantanee di carattere ferroviario, una delle migliori è conservata nell'album «Zigiotti-Rebora 2» e riguarda il bombardamento della stazione di Dobbiaco, effettuato il 24 maggio 1918. Mostra le articolazioni dello scalo: gli edifici, i depositi, i materiali pronti per essere caricati, i vagoni, le strade ed i piazzali d'accesso, i veicoli a motore ed i carriaggi raccolti intorno alla stazione. Le strutture non sembrano ancora danneggiate, salvo verso il bordo superiore della foto, sebbene i segni delle esplosioni siano già individuabili a destra, sui terreni coltivati.

Immagini più drammatiche sono conservate nel «Fondo Finzi». Con i numeri 47, 48 e 49 sono contraddistinte tre vedute dei combattimenti sull'Ortigara. Vediamo un insieme caotico di rocce, pareti a strapiombo, scoppi e crateri di bombe, nubi di polvere e sbuffi delle artiglierie. Le lastre 80 e 81 mostrano gli effetti distruttivi dei bombardamenti su Mori e sul forte di Luserna. La cittadina trentina è ridotta ad un ammasso di case scoperciate ed anche il forte appare gravemente danneggiato. La n. 119 è relativa alla visione frontale di una abitazione sventrata nel centro di Bolzano.

Diverso appare l'intento che spinge a scattare, il 29 settembre 1918, l'istantanea di San Donà di Piave, contenuta in «Vedute Aeree 2». La cittadina italiana è caduta in mani nemiche e la responsabilità per la sua totale distruzione può essere facilmente attribuita agli invasori. Pochissime case sono rimaste integre, alcune hanno il tetto parzialmente distrutto mentre la maggioranza sono sventrate e senza segno di vita. Quella che potrebbe essere la via principale del paese è fiancheggiata da un muro di macerie quasi ininterrotto. Con questa immagine da *ghost town*, si può idealmente aprire la presentazione delle riprese più propagandistiche.

Un altro esempio di foto di propaganda è in «Varie Zigiotti» e proviene dal campo avversario. Reca infatti il timbro dell'Ufficio Stampa dell'esercito austroungarico e ritrae un aereo austriaco sul Piave. L'inquadratura è di tre quarti, frontale, dall'alto. Il velivolo è sopra il fiume, che risulta essere l'unico elemento paesaggistico chiaro. A terra non si vedono i segni della guerra e il mezzo, che domina la scena, trasmette una sensazione di forza e sicurezza e sembra in grado di vincere la barriera naturale, garantendo un sicuro vantaggio alle armi asburgiche.

In «Materiali Zigiotti 1» vi sono due esempi di come la fotografia potesse operare a favore della creazione del mito degli aviatori. Innanzi tutto vi è un gruppo di piloti vicini agli aerei, con le divise immacolate, anche se hanno già indossato la pesante tuta di volo. I meccanici invece hanno una espressione più trasandata e le tute da lavoro sporche. L'altra immagine, del 21 maggio 1918, è da manuale: gli aviatori sono in grado di vincere ogni ostacolo e di trionfare sulle avverse forze della natura, che tengono in scacco gli altri combattenti. La fotografia venne scattata durante

la missione Ghedi-Friederichshafen, mentre gli aerei stavano sorvolando la catena alpina. Il cielo è sereno; i monti innevati sembrano onnipotenti e fanno da sfondo al velivolo, un semplice profilo nero. Non si vedono né armi né contrassegni: potrebbe essere uno dei tanti raid aerei del dopoguerra. A contatto con la natura incontaminata anche la guerra sembra ritirarsi. Nell'album «Zigiotti-Rebora 2» è compresa la veduta di un aereo nemico, avvistato durante una ricognizione oltre le linee austriache. Il velivolo è nitido mentre il paesaggio appare confuso. Il mezzo italiano è ad una quota superiore e l'avversario è colto di sorpresa: si vede il mitragliere impegnato ad orientare l'arma. Questo scatto sottolinea la supremazia delle ali italiane: se il fotografo, invece dell'obiettivo della macchina fotografica, avesse armato la mitragliatrice...

All'epoca, l'idea di utilizzare gli aerei per bombardare i civili incontrava resistenze⁶. Forse per questa ragione vengono spesso immortalati i lanci dei volantini sulle città nemiche. Nel fascicolo «Vedute Aeree 1», abbiamo altre foto dell'incursione del 24 giugno 1918 su Zagabria e Lubiana. Il lancio di volantini era destinato ad annunciare ai sudditi asburgici il fallimento dell'offensiva sul Piave.

Il lancio su Lubiana, ripreso in una serie, comincia in periferia e continua fino al castello. Queste fotografie sono solo una introduzione alla serie relativa all'impresa su Vienna del 9 agosto 1918. Le 90 immagini realizzate in tale occasione rappresentano il culmine dello sforzo di propaganda profuso nelle fotografie di guerra. Il complesso degli scatti ci fornisce il senso degli intenti propagandistici della missione voluta da D'Annunzio e della sua riproposizione fotografica. Viene qui descritto un vero e proprio itinerario turistico sulla capitale dell'Impero, un turi-

smo bellico che non comporta distruzioni ma dimostra la debolezza e la disorganizzazione del potente nemico, non in grado di ostacolare l'offesa portata. Nemmeno quando gli aerei sorvolano il campo di aviazione di Wiener Neustadt, preposto alla difesa della capitale, debbono affrontare una reazione. L'aereo di Sarti, costretto ad atterrarvi per una panne al motore, potrà essere agevolmente distrutto dal pilota prima che gli austriaci lo blocchino. Nella foto, il velivolo di D'Annunzio e Palli, contrassegnato da due guidoni bianchi sulle ali⁷, sorvola il campo che appare inattivo: pochi aerei sul prato, nessun movimento intorno ad essi.

L'album relativo porta l'indicazione «89 foto originali del volo su Vienna» ma le vedute hanno una numerazione da 1011 a 1100, preceduta dalla sigla 87-SVA-A (87^a Squadriglia SVA), per un totale di 89 scatti (manca la foto n. 1040). Le macchine usate sono delle Lamperti e Garbagnati a 24 lastre, due delle quali collocate all'interno del velivolo e comandate a mano dalla cabina. Le macchine avevano un obiettivo Tessar-Zeiss 1:4,3 di 24 cm. L'altezza da cui sono effettuate le riprese è di circa 600 metri e resta costante, tranne quando gli aerei si abbassano al momento del lancio.

Le immagini riguardano esclusivamente Vienna. I mezzi italiani volarono infatti sopra la foschia sino alle immediate vicinanze della città. La serie inizia con riprese delle zone rurali prossime alla periferia e prosegue con una sorta di planimetria cittadina. Passa dalle tenute agricole, dai parchi e dalle foreste che circondano le residenze dei grandi dell'Impero, ai quartieri popolari e borghesi. Vi è un contrasto stridente tra le ville ed i castelli dell'aristocrazia, isolate nel verde, con giardini ben curati, canali e fontane ed i quartieri dei sudditi, affollati ed anonimi. L'obiettivo

non riesce però a scovare zone miserabili e degradate, segnate dalle miserie della guerra. L'ingresso nella zona centrale della città è segnato da un edificio raccolto fra alte mura, con passaggi e cortili interni, che probabilmente corrisponde al Palazzo Reale dell'Hofburg (foto n. 1.036), seguito dalle immagini del ponte sul Danubio (foto n. 1.038) e della Franz Josef Bahnhof (n. 1.039). Se l'identificazione dell'Hofburg fosse esatta, si realizzerebbe il massimo della violazione dello spazio fisico ed ideologico del nemico. Sorvolando e fotografando la reggia, gli aviatori italiani avrebbero dimostrato che la stessa cittadella del potere imperiale (un palazzo che conserva molte caratteristiche del castello) veniva destituita di quell'aura d'inviolabilità che ancora manteneva; può essere infatti svelata dall'alto, come qualunque altro edificio.

L'acme dell'impresa è comunque costituita dal lancio dei volantini sulla Piazza di S. Stefano, dove sorge il Duomo. Gli aerei sembrano provenire dalla direzione del Graben ed hanno la Peter Kirche sulla sinistra. La foto del lancio porta il n. 1.041. È la 32^a, e ciò potrebbe dimostrare una certa fretta: prima di tutto raggiungere l'obiettivo del lancio (seppure seguendo un itinerario non in linea retta), poi ci sarà tempo per realizzare un *reportage* pressoché completo sulle località viennesi più significative. La piazza ed il Graben, su cui vengono sganciati i manifestini, non sono molto affollate, né lo sono le vie ed i luoghi circostanti. Fa eccezione una piazza oltre il Graben sulla sinistra della foto, l'Am Hof. La scarsa presenza di persone e mezzi è una costante di queste foto, come peraltro l'assenza di reazioni; unica possibile eccezione nell'immagine n. 1.022, in cui vi sono alcuni segni che potrebbero indicare colpi di cannone. Nelle foto immediatamente seguenti quella che ritrae il lancio dei

volantini, le n. 1.042 e 1.043, viene sorvolato l'anello circolare del «Ring». Nella 1.042 si notano anche i due edifici contrapposti che oggi ospitano il Museo di Storia dell'Arte ed il Museo di Storia Naturale, con il giardino che li separa. Dopo ulteriori riprese del «Ring», del Burgtheater e, probabilmente, della Staatsoper, gli aerei si dirigono su Schönbrunn, cui dedicano diverse pose. Il palazzo, il parco, i viali, le strutture monumentali del complesso e la vicina stazione vengono immortalate, violando in tal modo l'altra residenza ufficiale asburgica nella Capitale.

Nella serie fotografica, che include anche il Parlamento, nessuna delle sedi simboliche ed effettive del potere civile, religioso ed imperiale, viene risparmiata. Né le strutture inserite nel fitto tessuto urbano, né quelle sparse nel verde possono ritenersi al sicuro dall'intrusione dei piloti italiani. Appare sorprendente osservare come la vita a terra segua i suoi ritmi normali, nonostante l'apparizione della squadriglia nemica. Nessun assembramento né spiegamento di mezzi o di soldati. Non vi sono persone che abbandonino in fretta case od edifici pubblici. Nonostante vi fossero state incursioni su città austroungariche ed aerei austriaci avessero colpito Milano e, in maniera cruenta, Vicenza, Padova ed Udine, sembrerebbe che nessuno si aspettasse propositi distruttivi.

La serie fotografica trasmette indubbiamente la sensazione di uno strapotere aereo italiano e della crisi ormai irreversibile dell'Impero. Lo stesso percorso disegnato dalla successione degli scatti, nell'ipotesi che questi provenissero da un unico apparecchio, testimonierebbe la tranquillità dei piloti italiani. Non si riscontra infatti un itinerario rapido ed essenziale bensì un movimento tortuoso, con successivi passaggi sulle stesse località.

Non sappiamo se la sequenza sia stata divulgata nel Paese o tra le truppe durante il conflitto, né se dopo l'armistizio sia stata utilizzata per iniziative editoriali. Certamente, dal punto di vista propagandistico avrebbe aperto nuovi orizzonti e meglio precisato l'andamento dell'operazione. La visione dall'alto del campo di battaglia o del teatro di una azione bellica era stata, per tutto il conflitto, patrimonio dei soli aviatori e, in qualche caso, degli alpini che operavano nelle postazioni più elevate. Gli stessi piloti percepivano vedute parziali ed impressionistiche degli scontri, come ci ricordano alcune lettere di Francesco Baracca e le citate foto di Finzi. Nel caso del volo su Vienna invece, come in altri presentati in queste pagine, la visione è chiara e la possibilità di diffondere su larga scala foto di ottima qualità avrebbe potuto offrire ai combattenti, abituati ad una percezione viva del conflitto appiattita, priva di profondità e spesso ristretta da ostacoli naturali, una prospettiva della guerra nuova e diversa. Non più l'ottundimento dei sensi, la limitatezza della visuale, la claustrofobia delle trincee, bensì una percezione che spazia a 360°, in grado di penetrare quasi tutti gli ostacoli⁸.

Non bisogna ridurre le foto viennesi al mero aspetto propagandistico. Nel caso di un prolungamento del conflitto con equilibri incerti, la serie poteva fornire la chiave per ripetere, con un carico ben più letale, l'incursione. Sebbene gli austriaci potessero apprestare velocemente difese antiaeree, non potevano mutare la distribuzione in città dei centri strategici, né creare dal nulla una rete efficiente di basi aeree. La mappa disegnata da queste foto sarebbe rimasta comunque valida, almeno per qualche mese; questo potrebbe spiegare la mancata diffusione alle truppe di tali immagini.

Le foto dell'impresa dannunziana costituiscono il culmine della produzione della 87^a Squadriglia, sia per l'accuratezza tecnica che per la lettura su più piani che se ne può dare. La documentazione delle imprese belliche non era una novità ma in questo caso occorre aggiungere agli scopi già citati un ultimo fine: l'autocelebrazione, non tanto di un singolo individuo quanto di una categoria, quella degli aviatori. Lo sforzo di autocelebrazione da parte dei velivoli è presente in tutta la loro attività bellica, pubblica e privata. Non potevano quindi non utilizzare il mezzo fotografico. Abbiamo visto come in molte delle foto del fondo Zigiotti il soggetto tenda a trasfigurarsi, inserendosi in un contesto di eccezione. Non mancarono i ritratti, eseguiti con la coscienza della «diversità» degli aviatori. Sarebbe interessante capire se in Zigiotti la celebrazione degli aviatori si accompagnasse alla sottovalutazione degli «altri», di chi viveva e combatteva a terra: in altre parole se i puntini, le brevi ombre che affollano le vie e le piazze in molte delle sue fotografie fossero per lui qualcosa di più di una massa amorfa che non poteva provare l'ebbrezza del volo poiché non possedeva, innanzitutto, le qualità morali necessarie a portare a compimento questa sfida alle leggi della natura, come sostenevano i maggiori teorici dell'aviazione dell'epoca ⁹.

NOTE

Il fondo Zigiotti è costituito da numerosi album fotografici relativi al periodo 1917-1918. Oltre ad un paio di fascicoli dedicati all'impresa fiumana e ad alcuni piccoli raccoglitori con foto di minore interesse inerenti il periodo bellico, vi sono otto album di grandi dimensioni, a cui occorre aggiungere l'album «Marani» collocato nello stesso fondo. I titoli riportati sulle copertine sono i seguenti: «Varie Zigiotti», «Materiali Zigiotti 1», «Materiali Zigiotti 2», «Materiali Zigiotti 3», «Zigiotti-Rebora 2», «Vedute aeree 1», «Vedute aeree 2», «89 foto originali del volo su Vienna». Il fondo Finzi è costituito da due grandi album: uno contiene foto

realizzate in Libia, l'altro porta l'indicazione «Album Finzi - I^a G. M.».

¹ Per un breve sunto delle vicende inerenti la nascita della squadriglia e che segnarono le fasi precedenti la missione su Vienna, cfr. un dattiloscritto in sei pagine stilato dal cap. Alberto Masprone, comandante la squadriglia e depositato al Museo storico italiano della guerra di Rovereto; inoltre il contributo di G. Alegi in questo stesso volume.

² Sul difficile rapporto tra caccia ed osservazione aerea, cfr. M. Pluviano, «...vedere tutto e tutto svelare...». *Appunti sull'osservazione aerea nella Grande Guerra*, in «Materiali di lavoro», n. 3, 1989, pp. 169-197.

³ Sull'opera di G. B. Trener, cfr. M. Pluviano, op. cit. I documenti su Trener sono conservati presso il Museo del Risorgimento e della Lotta per la Libertà di Trento, Archivio Battisti Trento, buste 174 e 175.

⁴ In proposito è illuminante il brano di Trener contenuto in un dattiloscritto nel fondo sopracitato: «C'era una gran divisione di "caccia" tra i "caccia" onusti di gloria, trasvolatori velocissimi, eroici combattenti dell'aria e gli "osservatori d'artiglieria" con compiti oscuri, con lenti apparecchi e con poca fiducia nell'importanza del loro servizio».

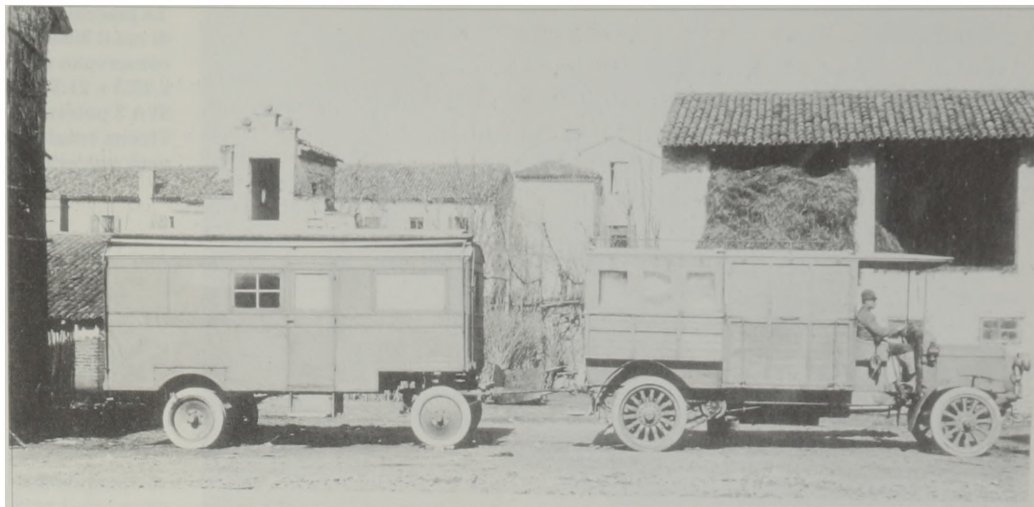
⁵ Per la lettura delle foto aeree cfr. G. B. Trener, *La fotografia dall'aeroplano*, s.l., 1917, pp. 72-75, reperibile in A.B.T., busta 174.

⁶ Cfr. B. Collier, *Storia della guerra aerea*, Milano 1974 e, per una ricostruzione d'epoca, E. Van Hoepfner, *L'aviazione tedesca in guerra*, Milano 1933. Nei primi mesi di guerra l'idea di realizzare bombardamenti aerei venne scartata dalle parti, per essere poi ammessa per obiettivi militari. Si passò piuttosto rapidamente all'attacco delle principali città nemiche. I tedeschi colpirono diversi centri francesi, le città dell'Inghilterra meridionale ed i porti sulla Manica. L'Inghilterra subì 284 incursioni con 1.552 vittime tra morti e feriti. Gli anglo-francesi attaccarono centri tedeschi e le due parti si palleggiarono la responsabilità su chi fosse stato il primo a colpire obiettivi civili.

⁷ I guidoni erano strisce di tela utilizzate per segnalare agli altri aerei i mezzi con compiti particolari e alle truppe gli osservatori cui fare riferimento. Anche i soldati spesso segnalavano le loro posizioni utilizzando grandi teli distesi al suolo. Cfr. R. Esercito Italiano - Comando Supremo, *Istruzione sul servizio delle squadriglie di osservazione*, Zona di guerra, 1918.

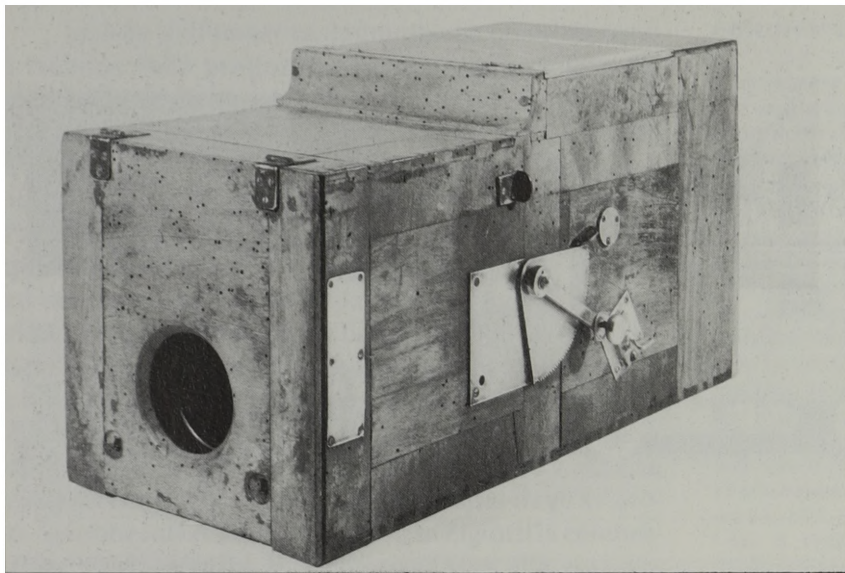
⁸ Sulla restrizione dell'orizzonte visuale e mentale dei combattenti delle trincee, cfr. E. J. Leed, *Terra di nessuno*, Bologna 1985 e A. Gibelli, *L'officina della guerra. La Grande Guerra e le trasformazioni del mondo mentale*, Torino, 1991.

⁹ Cfr. F. Savorgnan di Brazzà, *La guerra nel cielo*, s.l. 1915; G. L. Mosse, *L'uomo e le masse nelle ideologie nazionalistiche*, Bari 1982; I. Guerrini, M. Pluviano, «Dandismo e cavalleria nelle lettere di Francesco Baracca», in C. Zadra, D. Leoni (a cura di), *La Grande Guerra. Esperienza memoria immagini*, Bologna 1986, pp. 137-160.

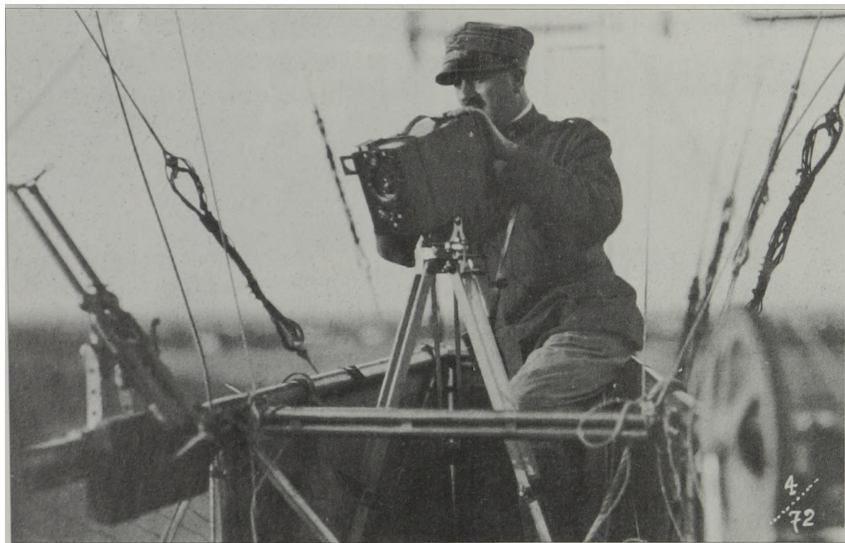


**Il laboratorio fotografico
 mobile dell'87ª squadriglia,
 affidato al tenente
 Michelangelo Zigiotti.
 L'autocarro Delage 60 HP
 trainava il laboratorio vero
 e proprio: in questo
 ambiente venne sviluppata
 la maggioranza delle
 immagini di questo volume.**



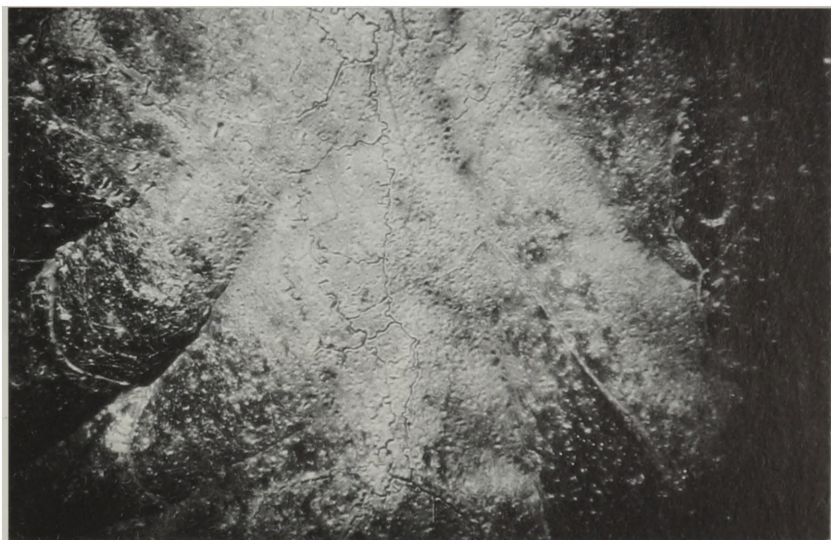


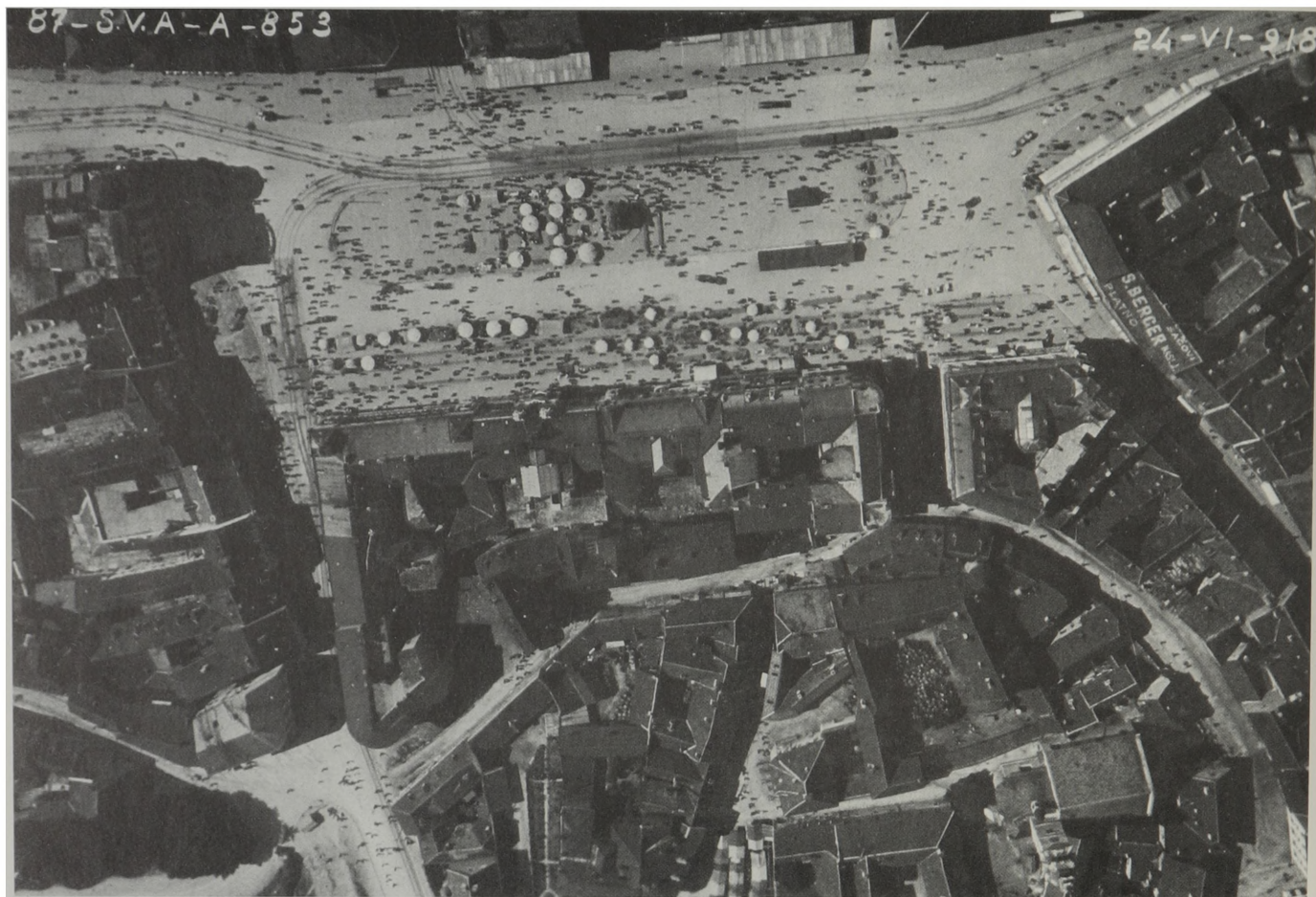
La macchina fotografica Lamperti e Garbagnati, di cui il Museo Caproni ed il Museo della Guerra conservano un esemplare ciascuno. Misurava 49 x 25.5 x 21.5 cm ed era dotata di 24 lastre. Lo SVA 5 poteva trasportarne due; nel volo su Vienna considerazioni di peso potrebbero aver però suggerito di montarne una sola.



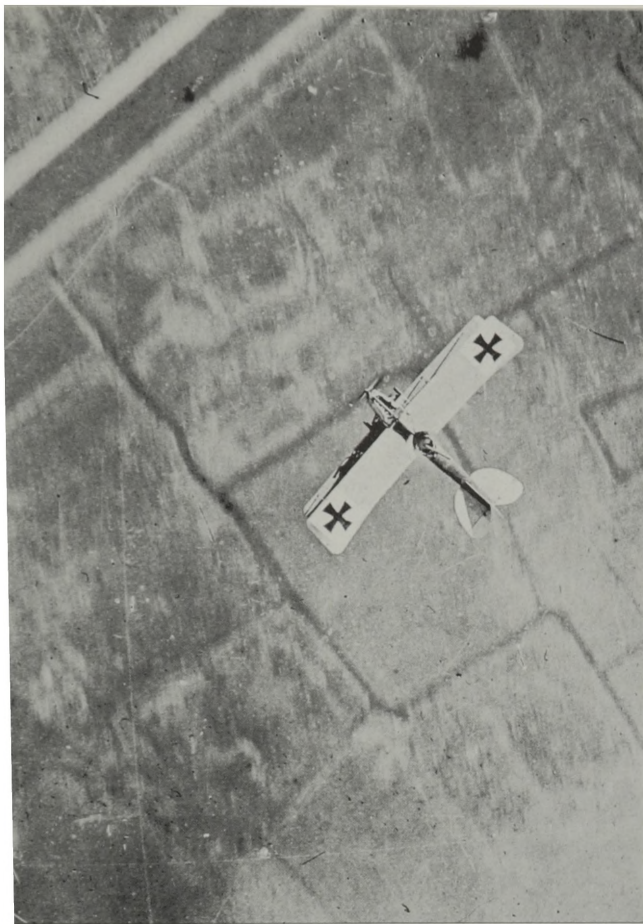
Riprese cinematografiche da un pallone frenato. La foto, non proveniente dal fondo Zigiotti, documenta un uso puramente propagandistico del punto di vista aereo.

**Le Porteche, a sud-est di Stenfle, sull'altipiano di
Asiago, riprese il 23 luglio 1917
da un aereo della 33ª Squadriglia e (in basso),
la stessa località ripresa il 27 agosto 1918.**

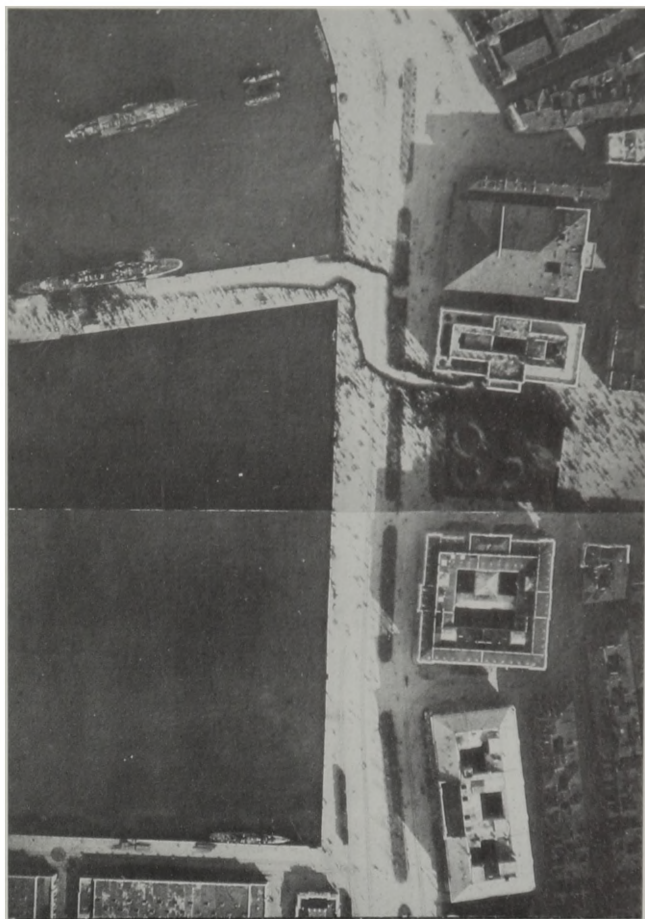




Zagabria, ripresa dall'87ª Squadriglia il 24 giugno 1918.



n Albatros ripreso in volo.



Trieste, 3 novembre 1918. L'arrivo di Vittorio Emanuele III con il caccia Audace: il molo porta ancora oggi il nome della nave. Si nota la folla accalcata.



Padova, 20 settembre 1918. La premiazione degli aviatori di Vienna fatta dal re.



Il campo di aviazione austro-ungarico di Pergine.



Secondo la didascalia riportata sul retro dell'originale, l'immagine è stata «fatta dal cap. Palli poco prima dell'affondamento della *'Iribus Unitis'*».



San Donà di Piave, ripresa dall'87° il 29 settembre 1918. Situata a ridosso del fronte, la cittadina ha subito la distruzione quasi totale: la documentazione si unisce perciò alla propaganda anti-austriaca.

In questa pagina e nelle due foto in basso della pagina seguente, vedute della città di Trento. A settantacinque anni dal conflitto, le immagini rivestono straordinario interesse nel documentare le trasformazioni del tessuto urbano.



Il centro di Verona e le immagini successive di Trento, tratte dall'album di Aldo Finzi conservato al Museo della guerra di Rovereto, provengono in gran parte dalla stessa missione ed illustrano bene l'attività di ricognizione strategica svolta dalla «Serenissima».





Una ripresa fotoplanimetrica di Calliano.



L'abitato di Mori visto da alta quota.



Rovereto, ripresa con una macchina in posizione laterale. I fotointerpreti hanno aggiunto l'identificazione dei tratti salienti del territorio.

D'Annunzio e il volo: tra mito e realtà

Elena Ledda

Pegaso, il cavallo alato che uscì dal corpo di Medusa dopo che Perseo l'ebbe uccisa, prima di diventare il corsiero delle Muse, e quindi il simbolo dell'estro poetico, fu lo strumento di ardite imprese. Venne più volte cavalcato da Perseo stesso e da Bellerofonte, nipote di Sisifo e vincitore dell'alata Chimera.

Ma Bellerofonte, narrano le pagine mitologiche di Omero e Pindaro, volle salire con Pegaso al cielo, e Giove, lo Zeus greco, il dio supremo, dinanzi a tanta impudenza fece colpire il cavallo dalla puntura di un tafano. Il cavaliere, sbalzato a terra, rimase zoppo e cieco.

Una narrazione fantastica, questa, la cui verità morale può significare: per la Chimera vinta, il terrore superato della temeraria impresa; il voler salire al

cielo col cavallo prodigioso, l'audacia aviatoria; la disastrosa puntura dell'insetto, quanto poco ci voglia per porre a rischio il buon risultato di un'ascensione; l'uscirne zoppo e cieco, l'esito dei pericoli incontrati.

Come per Pegaso e Bellerofonte, così per Dedalo ed Icaro, altri autori dell'antichità quali Erodoto, Ovidio e Virgilio hanno raccolto e divulgato il mito. Rinchiuso da Minosse nel Labirinto di Creta, per l'indegno aiuto dato a Pasifae, o secondo altri per aver suggerito ad Arianna in favore di Teseo la malizia del filo, Dedalo trovò modo di fuggirne col figlio, per mezzo di ali fabbricate con penne tenute insieme da cera. Ma Icaro, per l'ardore di andare sempre più in alto e contrariamente alle disposizioni del padre, si avvicinò troppo al sole: liquefatta la cera con la quale erano tenute le ali agli omeri, precipitò nel mare.

A questo primo periodo mitico, letterario e poi patristico del problema dell'aria, che dalle leggende esposte, con le appendici tragiche di Nerone e di Domiziano, va agli esperimenti innocenti di Archita, per finire nelle divagazioni satiriche di Luciano, nelle novelle ali che fanno capo ad Astolfo e all'Ippogrifo dell'Ariosto e nell'ecclettismo diffidente degli scrittori ecclesiastici, segue una realtà storica in cui l'ingegno umano si sforza di risolvere la conquista dello spazio etereo.

Divengono sempre più distanti nel tempo le imprese di Simone di Gitton, detto il Mago, primo autore, nella realtà storica, della gnosi più antica, quella samaritana, dei «volatori» del periodo di Nerone cantati da Svetonio, del galeotto Lavin al tempo di Luigi XIII; ma la loro forza di suggestione rimane sempre viva grazie all'intrecciarsi costante della scienza con la letteratura. Ad opere che appartengono al genere del Robinson e del Gulliver s'affiancano gli esperimenti tecnici di Francesco Blanchard, anello di congiunzione tra il tentativo e la conquista, fra il crepuscolo e l'alba, fra il mito e la storia dell'aeronautica che vede, alla fine del Settecento, nei fratelli Montgolfier i primi fautori.

Il volo, quindi, dal mito bellerofontiano o icario, si trasforma, pur mantenendo il proprio aspetto gnoseologico, in realtà scientifica, realtà propugnata e cantata dagli autori soprattutto novecentisti.

Uno scrittore, in particolare, attraverso i due simboli di ascendenza atenaico-ellenica, il volo vittorioso e la gloria, resta inscindibilmente legato alla sublimazione del mito aereo: Gabriele D'Annunzio.

Suoi sono i versi alconi de «L'ala sul mare», scritti nel 1903, attraverso i quali si recepisce, in modo nitido, al di fuori d'ogni metafora, questo sentimento:

Ardi, un'ala sul mare è solitaria.
Ondeggia come pallido rottame
E le sue penne, senza più legame,
sparse tremano ad ogni soffio d'aria.

Ardi, veggio la cera! È l'ala icaria,
... Chi la raccoglierà? Chi con più forte
lega saprà rigiugnere le penne
sparse per ritentare il folle volo?

L'ala d'Icaro diviene per il Poeta presagio eroico, desiderio di rinnovare il gesto a sdegno del medio limite nel quale vivono i comuni mortali, si trasforma in sfida all'«immutabile destino» e la risposta al lirico quesito gli viene data dalla storia, non più come vaga sembianza d'ipotetiche soluzioni, ma come realtà che si è, ormai, concretizzata.

L'arte della biografia, come è noto, è l'arte di capire gli uomini, perciò tanto difficile e difficilissima, direi, nel caso di D'Annunzio, sia in ragione della materia disponibile, sempre in aumento, sia per le due contrarie immagini che egli ha lasciato di sé, accostate da Angelo Sodini nel titolo d'un volume biografico, *Ariel Armato*. La prima immagine alla quale alludo, è quella per la quale D'Annunzio si è attribuito, appunto, il nome dello spiritello di Shakespeare, giocando sul proprio: Gabriel-Ariel trasformandosi in personaggio evanescente, mitico e trasognato. La seconda immagine, per diverse vie nutrita di superomismo nietzschiano, s'impone all'attenzione degli Italiani con la guerra del 1915 ed è quella di uno scrittore più che cinquantenne che parte volontario e va ad affrontare ardite imprese in terra, in cielo e in mare.

Egli racconta di essere nato (anziché come acca-

de davvero, nella casa dei genitori a Pescara, il 12 marzo 1863) sulla tolda di un brigantino, «Irene», navigante nell'Adriatico. Corre la stagione del *Canto novo*, quando egli divulga per la prima volta questa notizia, nella quale, dunque, lascia trasparire la sua vocazione avventurosa e l'allegoria di sé: personaggio di poesia e d'azione.

Quest'immagine retorica, si plasma armonicamente, non in senso ideale, ma reale (e ciò distingue il nostro dagli antichi cantori), attraverso una prova ardimentosa compiuta nel 1909, nella riarsa brughiera di Montichiari. Il Poeta, che avrebbe voluto compiere il suo primo volo con Blériot, su di un apparecchio simile alla «stilizzazione egiziana dello sparviero sacro», ha il battesimo dell'aria volando con l'americano Glenn Curtiss e con l'italiano Calderara. «È una cosa divina! Divina e per ora inesprimibile – commenta D'Annunzio al Barzini –. Il momento in cui si lascia la terra è di una dolcezza infinita. Si sente allora il nascere di una sensazione nuova. Ne ho il cuore colmo. Provo ancora adesso una beatitudine come di godimento fisico. È stato un istante di piacere inenarrabile e indimenticabile; non saprei che paragonarlo ad una di quelle rare crisi di felicità suprema che si ricordano come punti luminosi della vita. L'interruzione è stata aspra come un risveglio, come una voluttà troncata. Mi rimane un desiderio pungente e insoddisfatto. Ho gustato appena una gioia immensa, ignorata, che mi ha lasciato commosso e curioso. Non penso che a volare ancora. È un nuovo bisogno, una nuova passione».

Questa esperienza e queste sensazioni diventano, l'anno successivo, quelle di Giulio Cambiaso e Paolo Tarsis, i personaggi del romanzo dannunziano *Forse che si forse che no*. Cambiaso nella «gara del più alto

volo», appare, però, come l'unico personaggio degno di interpretare modernamente i miti antichi di Bellerofonte e Icaro, in particolare: a lui la sorte serba la prima penna caduta dall'omero, quella pala dell'elica che staccandosi dal suo velivolo ne provocherà la tragica fine.

Nulla invece ha a che fare con Icaro l'immaginario mitico che introduce il volo di Tarsis alla fine del romanzo, immaginario che, infatti, è in gran parte ricavato dagli episodi di Enea, di Turno e dell'incendio di Ardea del penultimo libro ovidiano. Né alcunché di icario o, se vogliamo, bellerofontiano, è nel volo stesso, orizzontale e a lieto fine.

Allo spuntare del «maggio radioso», come poc'anzi accennavo, all'Ariel cantore aereo s'affianca l'Ariel armato; D'Annunzio affronta l'esperienza del volo bellico e la traduce in mirabili pagine di letteratura. Ma più di queste pagine, sono significativi gli appunti raccolti nei quadernetti tascabili, i taccuini, che raccontano, grazie alla loro immediatezza, le frenesie, le inquietudini, il coraggio e l'exasperazione che il Poeta prova durante le azioni aviatorie. Ed è attraverso questa importante fonte di documentazione che mi propongo di rileggere il concretarsi della volontà icaria del Poeta nella prima guerra mondiale.

Il 7 agosto 1915 D'Annunzio affronta, con Giuseppe Miraglia, la sua prima azione aerea: il volo su Trieste, accompagnato dal lancio di un messaggio sulla città. La sera stessa dell'impresa, prima di addormentarsi, sintetizza, in un frammento, il proprio stato d'animo: è preso da un senso di felicità «aerea», il vento che gli si è imprigionato nel sangue diviene calore ed il suo viso è caldo, come nel sole, come, potrei aggiungere, il volto d'Icaro dinanzi all'astro.

L'indomani il risveglio è accompagnato dal pen-

siero della morte che rende, come evidenzia il Poeta, «essenziale» la vita.

È possibile conoscere l'esperienza del volo su Trieste anche attraverso le brevi note tecniche che concernono: il problema del serbatoio superiore che dovrebbe essere alzato poiché la lancetta rossa è a zero, quello della bomba che dovrebbe essere legata con una cima in modo che non si sfili, quello dell'elica così fortemente fissata contro il tubo che non è possibile tirarla, o ancora la preparazione della Mauser.

Il 25 agosto è nuovamente in volo con Giuseppe Miraglia su Grado. Nel taccuino annota la strana illusione che prova passando con il proprio aereo sopra quello d'un altro della sua stessa squadriglia: nel momento di avanzare gli par di retrocedere; e la visione delle ali degli aerei con i due cerchi neri e le due bande nere abbandonati nella pianura; e la sensazione del volo librato sopra la città gradesana con la terra che gira e le barene e le velme che sono come le nubi; e la proiezione dell'ombra lievissima dell'elica che trema sull'ala al sole.

Il 19 settembre 1915, vigilia del volo su Trento, come si evince dalle note dei quadernetti, il Poeta si sveglia alle sei del mattino. All'alba un sogno strano l'ha turbato: il suo velivolo precipita e nella caduta la sua coscia sinistra si fende per un lungo taglio che va dall'anca al ginocchio. La coscia è squartata e vi intravede i muscoli, le vene, i tendini. Timore forse della morte? «No – è la sua risposta – è la certezza di poter perdere, come Icaro, le ali».

L'indomani, prepara alcuni oggetti «necessari» all'impresa: gli occhiali nuovi per il velivolo, la fibbia d'argento, i libri di Padre Semeria, il binocolo, il casco regolamentare.

E fissa, sui foglietti di carta quadrettata, la grande

trepidazione gioiosa che è visibile in tutti gli aviatori, l'immagine di certi occhi di soldati, dolci, bruni, pieni d'amore e di confidenza e la figura del motorista: un piccolo bersagliere imberbe che risponde alla preoccupazione del poeta per un presunto difetto al motore con un gesto di assicurazione che sembra un giuramento.

D'Annunzio sale a bordo del proprio aereo, si accomoda nel seggiolino, a prua. Ha davanti a sé la cassetta piena di messaggi con le fiamme ravvolte, serra la cintura di sicurezza, fissa la mitragliatrice con la canna in alto e decolla alla volta di Trento che riceverà, poche ore dopo, il saluto versicolore in una bufera di vento e di neve.

Dal settembre al dicembre 1915 il Poeta compie varie ricognizioni con velivoli della Regia Marina sulla costa nemica e prepara un volo audace, perché lungo e con apparecchi imperfetti, su Zara. Il volo, fissato per il 23 dicembre, non può, tuttavia, essere compiuto per l'improvvisa, tragica morte, avvenuta due giorni prima, del suo pilota Giuseppe Miraglia, né l'Eroe morto, secondo lo stile di guerra, può essere sostituito. Nel trigesimo della sua morte, presso il cimitero di Venezia, viene inaugurata una stele sulla quale D'Annunzio vuole vengano incise le parole: «Qui si scioglie il peso mortale del tenente di vascello Giuseppe Miraglia ch'ebbe d'Icaro l'animo e la sorte; ma le sue ali immortali solcano tuttavia il cielo della Patria, sopra il mare liberato. Il cippo di pietra d'Istria porta incastrato il braccio nervoso d'Icaro, che tende l'ala dorata verso il cielo con l'ultimo sussulto del suo ardire, mentre il capo chiomato già si rovescia nella vertigine dell'ombra. Inciso è nel fondo il richiamo di Dedalo, che vede il giovane avido di andare troppo in alto, salire troppo alto. Icaro! Icaro! L'eroe non ode

l'avvertimento che viene di giù. Ogni buon eroe non ode se non il suo cuore e la voce dell'altezza».

Seguono, all'ultimo di Trento, altri esperimenti aviatori e con essi le sintesi spirituali trascritte a lapis con mano rapida e leggerissima. Valga, per le tante, quella sublime del volo sul Podgora con Ermanno Beltramo che ci consente, come attraverso un caleidoscopio, l'immediatezza d'un immagine così articolata: il campanile di Campoformido, a destra, il campanile di Passan di Prato, poi quello di Bressan su di una prateria tranquilla al sole, gli hangars di tela bruna, gli apparecchi leggeri come betulle con la coda monoplane e gli alettoni tricolori che luccicano al sole, i tiranti d'acciaio, il carrello su le doppie ruote pneumatiche, i radiatori laterali dal color d'oro cupo, il motore di rame, ottone e acciaio, l'elica levigata, i longheroni e i montanti con le fasciature azzurre e la carlinga come una prua sottile.

Sul Podgora, poi, Beltramo fa un volo librato arditissimo mentre la prua del velivolo dà di becco nell'ombra e, come si evince dal taccuino, la sensazione provata dal Poeta è che il mondo giri intorno al suo sogno, che la pianura si sollevi e diventi cielo, che il sole gli passi sul capo come se tornasse al meriggio, che le Alpi danzino una ronda frenetica e che le città e i borghi siano lanciati nello spazio come sassi da una frombola titanica.

Rientrando dall'azione sfiorano la terra con una grazia lieve e quando le ruote la toccano, non avvertono neppure l'urto. Sono attesi dai camerati che conversano con loro dall'alto della carlinga, come se fossero legati all'apparecchio e non potessero discendere; abbandonano, quindi, con rammarico le loro ali.

Il 15 gennaio 1916 D'Annunzio compie un volo su Venezia con Luigi Bologna e ferma sulla carta per sé i

pensieri e le immagini che gli sembrano degni di essere ricordati: «All'andare non vedo San Michele. La vedo al ritorno, quasi quadrata. Cerco di riconoscere il prato dove dorme il compagno. Venezia rosea, con una striscia perlacea come un pennacchio in un turbante. A Caorle il vento aumenta, i turbini sono improvvisi - l'apparecchio balla - e non sale. Siamo a 1100 metri e non si sale più! Il motore scoppietta - Bologna scuote il capo - Si avvicina l'ora di quell'altra catastrofe Sono le undici e dieci. Bologna, non potendo più salire, decide di tornare indietro. L'apparecchio s'abbassa. Vira. Vento in poppa. Qualche sussulto; poi lunghi tratti in cui va da sé - senza che le mani tocchino le leve».

Il 17 gennaio 1916 il Poeta ritorna su Trieste, ancora una volta con il tenente di vascello Luigi Bologna, a bordo del Ca.3 n. 478 e, senza concedersi soste, percorre la costa istriana preparando un'azione su Lubiana.

Indefesso propugnatore dell'utilità dell'aviazione, in questa guerra sempre più dubbia, D'Annunzio è altresì cosciente che come il mitico Pegaso è rovinosamente colpito da un insetto così anche lui può inopinatamente ritrovarsi alla mercé d'un drammatico imprevisto.

E la sorte vuole che il 23 febbraio 1916, per una rapidissima discesa da alta quota, in un brusco atterraggio, il Poeta subisca una grave lesione all'occhio destro che lo costringerà ad una lunga cura e ad una penosa immobilità. È in questo periodo che l'Ariel armato scrive le pagine del *Notturmo*, espressioni simili ad un ex voto alla rovescia dove un superstite contesta la propria sopravvivenza. «Perché due volte m'hai deluso?» - chiede più volte lo scrittore alla morte segnalando certe occasioni particolari per ve-

nire unito definitivamente alla sua fede nella guerra, alla tragedia di alcuni e a quella di moltissimi.

In tanta fuga di attimi quali tessono la storia esterna dell'uomo, alla luce dei fatti che hanno caratterizzato fin qui la vita del nostro, non è difficile intuire quale sarà la sua futura azione. Del resto lui stesso ne ha forgiato una leggenda: «Chi 'l tenerà legato?».

Pochi mesi dopo l'incidente, infatti, e precisamente dal luglio al novembre 1916 assume servizio come ufficiale di collegamento alla 45ª Divisione della Terza Armata e partecipa, il 13 luglio 1916, al bombardamento di Parenzo e poi alla grande battaglia del Timavo, combattendo da fante.

Nei primi mesi del 1917 compie varie azioni di osservazione e di bombardamento su Muggia, Opcina, Gargaro, Chiapovano, Medeuza. Alla fine dell'aprile 1917 è destinato, su sua richiesta, nel gruppo Squadriglie da bombardamento dipendente dal Comando Supremo, agli ordini del maggiore Ernesto La Polla. Sono del maggio i suoi studi sull'impiego dell'arma aerea in una nuova tattica combinata con le fanterie e le sue norme per il volo in squadriglia, raccolte in un memoriale di particolare valore strategico, da lui inviato al Generale Cadorna.

Nella notte tra il 2 e il 3 agosto, a bordo dell'aereo Caproni Ca.3 n. 2378, compie il bombardamento del porto di Pola: come armamento ha una mitragliatrice a prua e un carico di dieci granate-mine da 162.

I compagni dell'azione, sentono, durante il volo, ancora l'eco del messaggio icario espresso loro dal Poeta poco prima della partenza: «Non occorrono parole d'incitamento, o compagni, ché la forza dei distruttori alati non diede mai sì chiara immagine della fiamma eretta e silenziosa come in questo mattino d'aspettazione. Semper sursum! Sempre su!»

Il 19 agosto 1917 compie l'azione sull'Hermada.

La partenza avviene dalla Comina alle sette, l'aereo è sempre l'Asso di picche (il Caproni n. 2378), l'equipaggio da lui comandato è, come per Pola, formato da Pagliano, Gori e Pratesi. Vi è foschia nella bassura e giungono sull'obiettivo, dietro l'Hermada, alle 8. Si abbassano - come si evince dalle annotazioni sui taccuini - a meno di 200 metri sulle linee nemiche a mitragliare. Vedono gli Austriaci nelle trincee, in piedi, e un gruppo di circa venti soldati fuggire. Odoni fischiare le palle di fucile mentre una di queste, dopo aver scheggiato l'elica, batte contro il tubo di acciaio che sta tra il pilota di sinistra e il corpo del Poeta che sente il tintinnio metallico. Egli stesso, che rimane leggermente ferito al polso, registra: «Miracolo».

Nel settembre del medesimo anno D'Annunzio prepara un volo su Vienna sottoponendosi a un volo di prova di nove ore sul territorio nazionale. L'esperimento supera le stesse previsioni, ma, per l'ignavia di alcuni capi, il volo viene vietato.

Nella francescana notte del 5 ottobre, bombarda Cattaro con uno stormo di 14 Caproni che percorrono, con scarso aiuto della bussola, più di quattrocento chilometri in mare aperto, senza alcun punto di riferimento. Alla partenza da Gioia del Colle egli prova una gioia profonda, quella «gioia di guerriero» che non è simile ad alcun'altra e che poteva rimanergli ignota se la sorte non l'avesse gettato nella guerra dopo tanti anni di tristezza, alla fine del suo vigore.

D'Annunzio - si evince dai fogli del taccuino - esamina i piloti ad uno a uno. Sale a prua, osserva gli strumenti di bordo, prova con le nocche il suono dei serbatoi che sono pieni fino al tappo. Le macchine di guerra gli si presentano come un qualcosa di più fine e di più preciso, gli sembrano creature nervose e

sensibili: la bellezza guerresca del velivolo gli si accende dinnanzi «con le sue trecce di fuoco e la sua pulsazione di folgore».

Occupi il suo posto. I due piloti, mascherati, sono già alle leve, Gigi Gori ha il suo inseparabile bavaglio verde, il suo aspetto bizzarro di baùta dagli occhi demoniaci. Il mitragliere, invece, che D'Annunzio conosce poco, è dietro i serbatoi, vestito di pelle nera. Ode il canto pieno dei motori mentre le trecce di fuoco versicolore palpitano nelle vibrazioni della rapidità frenata. A questo punto, rifluiscono nello spirito i ricordi del suo viaggio in Grecia, le immagini della *Laus Vitae* che annota sul quadernetto tascabile con scrittura che lascia trapelare il suo interno fermento:

Perpetuo desio della terra
incognita l'avidò cuore
gli affaticava, desio
d'errare in sempre più grande
spazio ...

Su altri foglietti di carta quadrettata, se ne contano 44, D'Annunzio scrive con matita copiativa blu alcuni frammenti di sensazioni: «Il VI gruppo non si vede. Sono passati 25 minuti! Attenti a non derivare verso sud. Che accade? C'è un contatto? Nessuna segnalazione dei gruppi. Non vedo nulla».

E più oltre, con tratto leggero: «Diritto a quella stella. Punto la mitragliatrice. Che accade, perché Pagliano s'è alzato? Coraggio! La terra è là. «Italiam!». Abbiate sotto mano i salvagenti e i collarini. Fa qualche segnale». E chiude questa coinvolgente cronaca con le parole: «I due proiettori, visibilissimi; all'atterraggio. Gridiamo l'alalà, atterrando».

Nella primavera del 1918, dopo Caporetto e la

Beffa di Buccari, D'Annunzio si dedica a nuove esperienze di lancio di siluri dai velivoli Caproni, già riuscite nel settembre 1917.

Per realizzare quel «siluro alato» che avrebbe consentito un'azione decisiva per distruggere la flotta navale nemica, viene costituita la Prima Squadriglia Navale Siluranti Aeree e il comando è affidato allo stesso Poeta che lo tiene dal marzo fino all'Armistizio. Egli dedica ogni energia per eliminare gli ostacoli tecnici e per rendere efficiente al massimo la squadriglia. Prevedendo un periodo di inattività di volo e per non lasciare in ozio gli equipaggi, nel maggio 1918, aggrega alla Prima Squadriglia un nucleo di velivoli da bombardamento e, nel luglio, un altro da ricognizione. In tal modo dà origine alla Squadra di San Marco composta da uno stormo di bombardieri SIA 9 B, uno stormo di caccia SVA e una squadriglia di aerosiluranti Caproni. È di particolare interesse il fatto che, come ricordano spesso gli esperti, D'Annunzio decida di usare aerei SIA ancora in prova e molto osteggiati dai piloti nelle imprese più ardite. Con questi velivoli compie, tra il luglio e il settembre del medesimo anno, nuove incursioni su Pola.

Ma non sono solo questi i fatti tecnici e scientifici, le imprese icarie che fissano l'immortalità «mitica» del nostro Ariel armato.

Alla leggenda antica D'Annunzio fa seguire una realtà che è ancor più riconducibile ad un ambito di esemplare idealizzazione: è la «poesia» dell'ultimo temerario volo, quello su Vienna.

Dopo vari tentativi il 9 agosto del 1918, parte dal campo aviatorio di San Pelagio con la Squadriglia della «Serenissima» alla volta di Vienna. Il volo, secondo l'ordine di operazione, ha carattere strettamente politico e dimostrativo: è quindi vietato recare qualsiasi

offesa alla città.

Tra gli ultimi fogli ingialliti di un taccuino rileggiamo, pur nella loro immediatezza, ma forse proprio in forza di questa, quelle annotazioni che superano il limite della cronaca per entrare nella storia del mito infinito. Sono le note di un poeta alato scritte prima di raggiungere la meta, cosciente Bellerofonte e temerario Icaro «in cospetto del sole»:

È il Teufelstein Il temporale Grandi sussulti
Ore 8,35'. Quota 2850. Si danza.

Nuvole, nuvole, turbini, risucchi

Avanti!

[...]

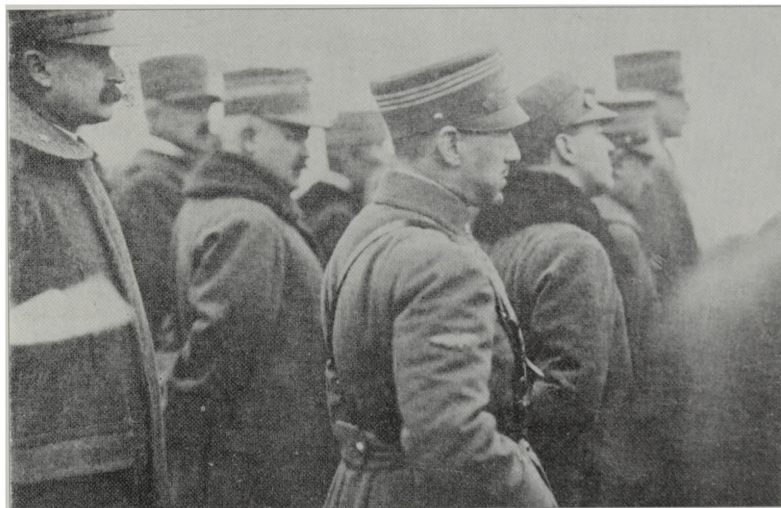
Neudstadt. Uno dei nostri apparecchi rimane indietro, sembra che scenda a volo librato. Ahimé!

Scende, scompare Chi?

Ore 9,10'. Quota 3000. Vedo sull'ala inferiore sinistra l'ombra del casco di Palli. Il sole!

Il Wiener Wald!

**Gabriele D'Annunzio vola per la prima volta nel
settembre 1909, durante il Circuito Aereo di Brescia,
sul biplano di Glenn Curtiss.**



Il maggiore D'Annunzio al fronte nel 1916.



Un'immagine del poeta al rientro da una missione con il Farman MF 539 pilotato dal capitano Beltramo.



D'Annunzio sul campo di S. Maria la Longa con gli aviatori del 1° Gruppo, vicino a un Voisin.

Le migliori prestazioni del nuovo bombardiere Caproni, il Ca.5 (600 HP), suscitarono un vivo interesse in D'Annunzio.





**Due tipiche immagini di Gabriele D'Annunzio
durante la Grande Guerra.
Qui a destra il «Comandante» è ritratto davanti
allo SVA biposto del volo su Vienna.**



Poetica aviatoria di un «corsaro celeste»

Marino Biondi

- Vieni con me su la brughiera - disse.
- A vegliare la veglia d'Icaro?
- Ad aspettare l'alba.
- Sotto un'ala del tuo grande airone?
- Alla diana farò un volo di prova. Le prime stelle e le ultime sono propizie a quest'arte.

Il cielo fu come un destino imminente.

«Ancora più in alto?» chiedeva l'eroe al suo Pilota invisibile. Di là dagli schermi di metallo guardò l'indice incerto. E il cuore gli tremò d'un tremito nuovo, d'un tremito che per la prima volta moveva l'essere umano.
(*Forse che sì forse che no*, 1910).

È il mattino stabilito pel gran volo: un mattino glorioso. Non una bava di vento. La laguna è senza una ruga. Il cielo è immacolato. S'egli fosse vivo! A quest'ora ci prepareremmo, ci vestiremmo delle nostre pellicce, proveremmo le nostre armi, metteremmo i

nostri camauri lanuti, i nostri calzari di pelle. Saremmo allegri, agili, fidenti. Giorgio sarebbe là a preparar tutto nei nostri sedili. Il sacco dei messaggi sarebbe già riposto sotto il cofano del motore, come quello di Trieste...

(*Notturmo*, 1916 - 1921).

Dissoltasi l'epifania de *Il Fuoco* nel 1900, D'Annunzio attraversa un periodo di incertezza, di precarietà creativa. I biografi, a cominciare dal Gatti, parlano di «stanchezza intellettuale»¹ e di un ritorno alla vita mondana, ad altri amori, una volta cessata l'influenza della Duse. All'ingrosso si può collocare in questo spazio di tempo, la lunga ed elaborata incubazione del romanzo del volo, *Forse che sì forse che no*, edito in due volumi da Treves nel gennaio 1910, che avrebbe dovuto per una riedizione del 1936 sottotitolarsi *Romanzo dell'ala*, formatosi lentamente in una fase in cui la sua

ispirazione necessitava di apporti, di stimolazioni esterne, di emozioni che gli inducessero una scrittura recalcitrante. E una ricerca di emozioni, di sgomento e di piacere da quello derivato, si avverte continuamente nella *suspence* della gara aviatoria e della sua attesa, ma anche nelle forme assunte dalla passione che intreccia fra loro i protagonisti, una quaterna costituita da Paolo Tarsis e Giulio Cambiaso, Isabella e Vana, le sorelle divise dalla lama della comune passione per Tarsis, superfemmine letali, di connotazioni sadiche e masochistiche, con l'aggiunta di Aldo, il fratello delle due donne, un purosangue umano, bello come un dio, vittima del sortilegio della sua bellezza e della sua ambiguità. Nel confidare a Emilio Treves l'ebbrezza del suo ritorno sulla scena della scrittura romanzesca, certo accentuando i toni ed esasperandoli, D'Annunzio esalta in una lettera del 30 agosto 1908 la «passione mortale» che aleggia nel romanzo venturo, appetto al quale, alla sua «temerità», i romanzi della *Rosa* appaiono «tiepidi e timidi». Intorno alla composizione del romanzo del volo D'Annunzio si mostra oscillante fra la persuasione temeraria di stare sfornando un capodopera dell'audacia e, come nella lettera a Treves del 10 giugno 1907, ancora lontana dai tempi di effettiva stesura, una più avveduta considerazione delle caratteristiche tonali e stilistiche di un romanzo che mescola insieme tradizione e modernità, alla ricerca di un «nuovo accento» per rappresentare il dramma appassionato di un'eroina, Vana-Moriccica, istintiva e ribelle, posseduta dall'amore, dramma immerso «tra le più moderne vicende». Un romanzo che, come i precedenti, è attento, nonostante lo sperpero sperimentale che ne ordisce nel tempo, fra il 1907 e il 1909, il disegno preliminare, l'accumulo di documentazione e di accessi nomenclatori alla

materia, a innestarsi in un contesto di pubbliche attese, di nuove tendenze della cultura e del costume, di filosofie dell'azione e dello slancio vitale, con la bergsoniana *Evolution créatrice* a segnare quello stesso 1907, tributario inoltre, date l'attenzione e quasi devozione francesistiche di D'Annunzio, della moda del romanzo d'avventure, fra *aventure* e *romanesque*, teorizzato in Francia da Albert Thibaudet. Il romanzo a psicologia romanzesca si nutre in terra transalpina della passione carnivora del *Diavolo in corpo*, mentre in Italia ha bisogno, per svegliare dal suo torpore creativo l'officina dannunziana, e renderla fertile di nuove invenzioni, di qualcosa di più o di diverso, di un oggetto che susciti interesse su di sé, che incanti e meravigli. D'Annunzio non nasconde di adire ad una sorta di barocco tecnologico, in una poetica dello spettacolo moderno da tradurre in rappresentazione e modellizzazione formali. Un'illustre tradizione di pionieri, a cominciare dal genio leonardesco degli studi sul volo, nel volume di Edmondo Solmi, che la Lorenzini ci dice «sottolineatissimo nella Biblioteca del Vittoriale»², incombe dall'alto del passato della stirpe sul presente della tecnica aviatoria da ospitare una volta per tutte fra le pagine del romanzo italiano. Il passo delle *Faville*, relativo al *Ditirambo* di Icaro, datato sulla minuta autografa «Nettuno del Lazio 13 ottobre 1903, a mezzanotte», ci dice, come ha dimostrato Gibellini, che «Icaro spiccò dunque tardi il suo folle volo, nel cielo della storia di *Alcyone*: il 13 ottobre 1903: solo due mesi prima che il secondo volume delle *Laudi* comparisse in libreria»³. Tardiva esecuzione ma lunga gestazione ebbe il progetto del volo icario, che diffusamente viene descritto, a guisa di ossessione, tormento ed esaltazione, in un passo del primo tomo delle *Faville*, in cui la composizione del *Ditirambo*

d'Icaro è fatta risalire a una sua passione per l'«empireo» piuttosto che per l'«oceano», a un anelito di porsi oltre l'imbestiamento terreno, per soddisfare a una «smania d'eccesso e d'oltranza», per porre fine al suo «cruccio d'uomo senz'ali». Ma vorremmo cogliere, per analogie con la dialettica terra-cielo nel *Forse che sì forse che no*, il nesso fra l'«imbestiamento sanguinario» de *La morte del cervo* e l'aspirazione catartica, troncata dal precipite scacco, del volo apollineo del figlio di Dedalo. Nel passo delle *Faville*, al poeta che medita il volo, il folle volo che trascende l'imbestiamento calamitoso dei miti cretesi, la sola voce di una donna che è la Duse, affacciata a portare tregua all'artefice, a chiederne per sé, provoca scompiglio nella concentrazione dell'ascesa. Basta dunque così poco, una voce di donna, per stornare dal cielo, per ripiombare l'essere anelante nella prigione della sua carne, nel fondale ctonio di una terra che si vorrebbe abbandonare, nel mentre pure rugge la radice terrena?

Il volo e la materia che lo concerne come costruzione, tecnica e avventura, sfidano in una «genitura» ardua e costosa le possibilità trasformatorie, rigenerative dell'artiere. Nel suo dialogo con Treves, nella lettera del 4 dicembre 1909, in riferimento al libro in compimento, dal cui compimento effettivo si attende, aveva scritto allo stesso il 26 settembre, «una forza e un incantesimo che faranno sorgere l'oro dalla profondità della terra», lo dice «concepito nella tortura» e da compiersi «nella tortura». Il 4-5 gennaio 1910 l'ultima cartella dell'ultimo romanzo chiude il percorso che fino alla fine aveva conosciuto ostacoli nella tessitura di un linguaggio che al realismo voleva infondere lirismo, e alla mitografia della modernità aviatoria associare in una sinestesia strutturale i palpiti arcai-

co-decadenti di una vibratile compagnia di spiriti amanti. La sua arte si configura così alla stregua di una possente trasfigurazione di materia realistica, da addomesticare nel lungo lavoro del linguaggio e dello stile. Il rischio è che la navicella del romanzo si ingorghi nelle secche di una stilizzazione mitologica e decorativa, in un manierismo neoovidiano, che per quanto stupefacente sia come luminaria di parole e di neologismi, è pure stucchevole e stordente. Duemila neologismi si attribuiva D'Annunzio in un'intervista a «La Tribuna» del febbraio 1910, duemila fiori di vocabolario fecondati dalla fantasia del volo. Che quello del linguaggio sia al solito la pietra di paragone di un artista lo dice a chiare lettere a Treves in una missiva da Roma del 2 giugno 1909, quando all'editore diffidente ed economicamente allarmato dagli anticipi sperimentali versati a D'Annunzio, il beneficiario comunica di essere in procinto di chiudersi con carta e penna a Marina di Pisa per attendere alla storia del suo «triste eroe», stretto fra lussuria e slancio aviatorio, come a lui stesso, D'Annunzio, è capitato a Firenze, allorché la stanza dei suoi piaceri confinava con le pareti di un'officina. Intunicali d'azzurro, le mani sporche di grasso, la tecnica di carezzare i motori e di infondervi la vita, un'inedita brutalità operaia, i meccanici e i loro antri oleosi sono una presenza che eccita la coppia dannunziana, variante forse sognata nei lunghi deliri d'alcova. Con carta e penne, nel rifugio marittimo, ci saranno i soli vocabolari: «Voglio lavorare nella più pura essenza umana, senza ingombri. Che gioia scrivere finalmente un libro che, per essere penetrato, non avrà bisogno se non d'un tagliacarte»⁴.

Anche il futurismo marinettiano, che nel 1910 produce in *Mafarka, le futuriste* un cocktail di esotismo

barbaro e industrialismo metalmeccanico, è affascinato in quegli anni dalla «stilistica della materia»⁵, una sorta di realismo domato in una soluzione di stile. Trovare le parole per dire in una sintesi di antico e moderno la nuova *chance* aviatoria del superuomo. L'avventura e la ventura del romanzesco trovano nel tema del volo la forma inedita, estrinseca se rapportata al *coté* della moda, intrinseca se a quello della ricerca di stile, di una fabulazione che si presume possa catturare una nuova generazione di lettori, sensibili a storie arricchite non dei soli apporti di un realismo logorato e neppure da trasfusioni di psicologismi sentiti come esausti, ma desiderosi, curiosi di vedere romanzate le tecniche, le soluzioni d'avanguardia conseguite in territori molto lontani dalla letteratura. La sperimentazione nel romanzo del volo di una stilizzazione dei motivi aviatori si configurerebbe come una lesta copertura letteraria offerta alla civiltà della tecnica, nell'ansia di non smarrire il contatto con il tempo, ciò che tradirebbe la religione tutta dannunziana della sintonia epocale. Nel mentre è ancora preso dalla penosa realizzazione della fine suicidaria dell'eroina Vana, spedisce al «Corriere della Sera» gli anticipi pubblicitari de *La morte di Giulio Cambiaso* e *La vittoria di Paolo Tarsis* dal *Libro primo*. Del resto il libro, tanto amato dal suo artefice ed eretto a suo capolavoro, come se sentisse nel licenziarlo un commiato dal genere romanzesco e difeso nella sua consistenza indivisibile («Il mio è di proporzioni latine, concepito come un tutto inseparabile, e non può essere smembrato», a Treves il 4 dicembre 1909⁶), stenta a tenersi unitario e si disgiunge in parti diverse per tono e contenuti, in logorroiche per quanto mirabili escursioni nomenclatorie sul paesaggio e quant'altro, archeologia e geologia poetizzata in un centone

di memorie dantesche, la realtà suggerisca di nominare a questo Adamo di un universo artificiale. Lo stesso controllo stilistico sul finale della trasvolata tirrenica di un Tarsis icario, in fuga dal lordume della terra, dalla melma corrotta di una decadenza ormai frollata, con quell'approdo bruciato dai gas del velivolo e guarito dall'acqua di mare, non riesce a fugare l'impressione di una perplessità propriamente autoriale su ciò che doveva porre un sigillo all'opera, se la morte eroica o una vita portata in salvo lontano dalle maledizioni che hanno seminato pazzia e distruzione. Tradizione dai cupi accenti tragici e dalla maliosa fissità medusea e attualità da convertire stilisticamente sono un contrappunto difficile e talora improbo. Forse in questa fatica fusoria, sostenuta dapprima fra vaghezze e distrazioni, quindi realizzata con ostico ascetismo, si autorizzava la volontà dannunziana a credere nel suo capolavoro, nella «prosa stupenda», ritenuta in una lettera ad Angelo Sodini del 18 ottobre 1927, non superabile⁷. Non sarebbe estraneo alla sagace imprenditorialità delle sue formulazioni progettuali un investimento sul mercato di generazioni non tanto disposte a farsi avvincere dal sogno in letteratura se questo non trasmette le reali, magari reificate emozioni di una modernità che ha iniziato a produrre meraviglie, lasciandosi addietro in questo specifico settore la tradizionale fabbrica di sogni e di fughe della letteratura. D'Annunzio è sempre stato un mediatore di novità, un geniale traduttore di attualità nella consistenza che si vorrebbe senza tempo della letteratura. La realtà lo avvince e deve possederla nella finzione del battesimo letterario. Se la realtà gli sfugge, sembra che egli moltiplichi, come scriveva Borgese nella sua recensione su *La vita e il libro* del 1910, gli uncini verbali per trattenerla, donde la progressione addizio-

nale del suo lessico, la spasmodica voracità verbale su cose e persone. Le forme che la vita assume, trasfigurandosi, nelle *élites* che cercano soluzioni sperimentali alla perpetua crisi della normalità, egli ha sempre saputo rappresentarle, magari dall'esterno o esternalizzando tematiche filosofiche come le nietzscheane, ma non gli sono sfuggite. Dal piacere come metodo dell'esistenza alla musica di Wagner, e ora dalla macchina, dal mostro, dal mirabile congegno della macchina alata, D'Annunzio sa recuperare al romanzo la risorsa che gli pareva perduta dell'emozione di vivere, di quella che il Rivière de *Le Roman d'aventure* chiamava «la merveilleuse anxiété de vivre». Più che mai nel *Forse che sì forse che no* fa il suo ingresso la cronaca nel presente della tecnica motoristica e aerea, avvicinando D'Annunzio al movimento marinettiano e alla sua enfasi macchinistica. È stato detto per Marinetti e D'Annunzio – lo ricordava nella sua biografia Alatri – «che si assiste così alla motorizzazione del decadentismo»⁸, per la ragione che siamo ancora in una dimensione di decadenza, non foss'altro che per il modo enfatico e ultimativo che i personaggi hanno di contrarre la vita come in una sfida, in un palio mortale. I nuovi cavalieri hanno mutato cavalcatura, il destriero è possente, dà loro brividi di un panico sconosciuto, li porta in un talamo vuoto e pertanto colmabile con tutte le fantasie e i sogni, tale da surrogare quello dei sensi pur sempre accesi e allertati da donne che sono murene in un acquario, bramosi di uomini vittime. Nuovi cavalieri, nuove cavalcature, ma i prodi dannunziani non hanno dismesso la simulazione di barbarie, l'antico costume del duello, del torneo, alla presenza di una dama contesa, dalla bellezza perfida e altera. L'aereo, questo uccello meccanico che spezza la servitù della

terra, può aiutarli nel vincere la presenza dispotica e medusea della *belle dame sans merci*. In questo nesso sta l'ipotesi salvifica rappresentata dall'aereo, la meccanica soteriologia per togliersi di dosso il fango di sensi stanchi, di viziosi piaceri. L'aereo è per uomini, per amici, per fratelli, per la fraterna solidarietà dell'esperimento virile, del comune rischio mortale, in un presagio ancora molto fumettistico, o per lo meno troppo estetistico, della guerra. Arma da sport, da elitario cimento con il pericolo, ma pur sempre sport. Nelle imprese di guerra la carlinga diverrà una scatola alata di congiungimento fra simili, fra uomini che si ritrovano, che si parlano con il linguaggio scabro dei gesti, che si amano senza sorridersi. Giulio Cambiaso, l'eroe ligure, il caduto nell'immenso stadio azzurro di Brescia, è l'amico, il fratello, innamorato di Vana, innamorata di Tarsis. La donna, ingrediente indispensabile per dare alla vita i sapori forti della voluttà e della disperazione, è esclusa dal volo. Essa è creatura fatale di terra o di infidi acquari. Nutre passioni algide e sinistre, quando non assilli per troppo amore. Può assistere al volo, per eccitare il suo sangue stanco e fecondare una voluttà sterile, ma sarà ostile al virile agone dell'aria, se il volo allontana la preda, lo innalza in un cielo sgombro, pulito, rinnovellato. Il cielo è degli uomini. Gioia puramente maschile di compagni che viaggiano anche senza bussola nella costellazione dell'avventura, della vita più piena, quella vicina alla morte, che reciprocamente si salvano dalla perdizione, che nel vortice dell'elica si gettano un richiamo di solidarietà e di fratellanza: «Se tu vinci, io vinco. Se io vinco, tu vinci»⁹. È il momento futuristico del vate, ma tutt'altro che subalterno alle voci e ai paradigmi programmatici dei manifesti marinettiani, il primo dei quali, sul parigino «Figaro» del 20 febbraio 1909, ha una

coincidenza non sottovalutabile con la stesura del romanzo. Ma lo scrittore conserva il suo stile, la sua bocca d'oro, nulla sacrifica, della sua magnificenza, della sua prosa prensile e stupefacente come un aroma afrodisiaco, delle sue volute ampie e decorate, al distruttivismo futuristico, che spianerebbe lo stile con un bombardamento di frasi asintattiche. La macchina, nella sua attuazione più evoluta, fascinosa e ancora enigmaticamente sperimentale, dati i rischi reali che comporta, si affianca al personaggio, ai personaggi, per ispirarli e letteralmente sollevarli al di sopra della polvere degli itinerari terreni. Nella sua strisciante prossimità al suolo l'automobile marinettiano è travolto da precoce obsolescenza, da penosa senilità. L'aereo è sì uno strumento, un oggetto costruito con sagacia artigiana e condotto con mitica temerarietà, ma è il simbolo di una infrazione eroica all'immanenza dei giorni, diciamo pure di una trascendenza, che nella laica e superomistica visione dannunziana si identifica con la ricerca di uno spazio non occupato dal gregge terreno. «Spazio inoccupato» è il sintagma usato per offrire lo sguardo nostalgico e sognante di assoluto e di purezza del personaggio che divide con l'amico del cuore il privilegio di penetrare quello spazio vergine, violare quel silenzio senza confine. Pilotare per questi protagonisti della modernità, pur una modernità che resta legata da mille fili e schiavitù di stile al vecchio di un simbolismo decadente, con i vezzi e le crudeltà del solito bizantino sadismo per borghesi, significa spingersi sopra il proprio fato di bipedi terrestri, mutare per alchimia tecnica lo stato, la condizione ricevuta da natura, forzare il determinismo che governa l'umano gregge. Una dotazione in eccesso dei domini umani e dei sensi. Supremo rigurgito di antinaturalismo, inteso almeno alla

maniera di un realismo non drogato, quantunque un'osservazione di tipo naturalistico possa rifar capolino in quel tanto di letteratura a inchiesta, a *dossier* che, mescolandosi agli eventi del romanzo in quanto struttura romanzesca, illustra ai lettori il nuovo ospite meccanico, il deuteragonista dell'avventura, dalla lunga fusoliera «tra i due vasti trapezii costrutti di frassino di acciaio e di tela, dietro il ventaglio tremendo dei cilindri irti d'alette, al di là dai quali girava una forza indicibile come l'aria: l'elica dalle curvature divine»¹⁰. Sarà l'ultimo romanzo dannunziano, frutto di una composita ispirazione, oscillante fra levità primaverile e aura di tragedia, di cupa competizione e sfida con l'impossibile, con la morte. Il volo nella trattazione riservatagli nel romanzo, è ancora una sfida alla potenza dei fati, all'invidia degli dei del cielo. La modernità, della quale D'Annunzio letteralmente si abbeverava, alla ricerca di un'ispirazione che venga dalle cose, dalla materia, dalle nuove dimensioni di un cemento fra lo sportivo e l'eroico, si mescola ad antiche, classiche atmosfere di Tebaide lugubre e infestata di maledizioni, producendo nel romanzo una sorta di sincretismo fra istanze futuristiche e i residui massicci di tradizione simbolista, modernolatria di stampo morassiano più che marinettiano e arcaicità superegoica, il tutto in una planimetria strutturale di tre libri, aperti nel «vento eroico della rapidità» e chiusi in nome degli «spiriti del mare» che curano la piaga di Tarsis.

Al Morasso degli scritti sul «Marzocco», spesso rifiuti e diligentemente ordinati in monografie tematiche quale *La nuova arma. La macchina*, edita nella collana torinese della «Piccola biblioteca di scienza moderna» di Bocca nel 1905, al suo pindarismo da rivoluzione industriale, capita di pensare, alla sua egoarchia semovente, alla sua estetica della velocità,

in cui si accoppiano vertici di modernità e di barbarie, dove il pilota di un automobile è più simile a un guerriero antico, a un «re barbaro», «il signore di un turbine, il domatore di un mostro, il reggitore sereno, assoluto di una forza nuova, colui che sta ritto nel vortice», in una mitopoiesi aggiornata imperativamente al nuovo, accettato per dogma, senza mai un momento di inquietudine e dubbio. C'è qualcosa di cinematografico nello scorrere delle idee morassiane, una successione anch'essa meccanica, senza problema, senza nodi d'intelletto pensante. Non si ferma mai nel declamare, come in un otovolante di parole. E la pagina diventa metafora della celerità. Del resto il modernismo eretistico di Morasso sta dentro la dimensione metaforica della *Maia* dannunziana e non vi è da stupire se circolano prestiti e restituzioni di immagini e sintagmi. La sua teorica del progresso motoristico sta al *Forse che sì forse che no* come, all'incirca, il platonismo decadente della *Beata riva* di Angelo Conti sta a *Il fuoco*. In Morasso, la cui iperbolica campagna giornalistica in gloria della macchina, evento periodizzante «che ha cambiato la faccia del mondo», si tace solo davanti alle effettive devastazioni della Grande Guerra, come se il diletterismo della previsione ammutolisce costernato davanti alla potenza delle realizzazioni, si attua, come in D'Annunzio, anche se con una dotazione di ori e gemme incomparabilmente più dimessa, un procedimento di assimilazione del linguaggio letterario e di quello tecnico-scientifico. Dell'euforia motoristico-imperialistica d'anteguerra il sociologo genovese, addestrato da Stirner più che da Nietzsche, è il puntuale pubblicitista in articoli che declamano i trionfi della macchina e dei suoi eroi, dei nuovi padroni del mondo, individuati nelle stirpi politiche, sovrane e industriali, dei

Chamberlain, Guglielmo II, Krupp, e delle loro cantorie ideologiche e poematiche. È Morasso a confrontare le corse automobilistiche con gli antichi tornei, a esaltarsi per l'energia arcaica sprigionata dai nuovi cavalieri, assisi sui rigidi seggi, il viso ricoperto di una dura visiera, con le mani fisse sul volante e che non saranno ritirate neppure davanti all'ostacolo contro cui si fracasserebbero. Fremiti di un vitalismo che vuole impressionare, svegliare traumaticamente la vecchia Italia, portare il caos, lasciare «un solco di terrore» nel paesaggio arcadico e realmente ancora tutto contadino della sua storia. E le macchine che travolgono pollai e incalzano di terrore i pennuti certo sollevano anche molto umorismo. Ma tanta enfasi copre e neppure occulta, tanto è evidente il contrasto, un senso angoscioso del nulla, del vuoto, di un vortice che risucchierebbe indietro chi non fuoriuscisse dall'orbita della giornaliera realtà. Morasso infine a querelarsi ne *Il grande volo* del 29 novembre 1903 dell'indifferenza e del dileggio che toccano agli «*sportsmen* dell'aeronautica», come se fossero solo divi alla moda, cui augurare una bella lezione: «C'è un pallone in cielo? Ah sì! Ancora dei matti che vogliono fracassarsi il collo! Ma non ne hanno mai abbastanza? Dopo i rompicolli che andavano a cento all'ora, vi sono adesso gli *sportsmen* dell'aeronautica? È cambiata la moda! Benissimo, così si romperanno la testa più presto»¹¹.

Come osserva la curatrice del volume dei romanzi, in cui trova posto *Forse che sì forse che no*, «L'ansia di vivere, per il D'Annunzio del 1909-1910, si connetteva a precisi segnali: l'automobile, l'aereo, i mostri meccanici al centro dell'ideologia del moderno»¹². Il romanzo è costruito intorno alla poetica del rischio, come trasgressione meccanica della dimensione umana, legando arcinote vicende di sensi superumani alla

sperimentazione dei nuovi moduli del movimento, l'automobile e l'aereo. Giochi terribili che sfidano la natura e fanno di questi corifei del moderno esseri superstiziosi, in attesa che il destino abbia a compiersi. La rapidità è fatta coincidere con la forma inedita dell'eroismo («il vento eroico della rapidità») ed è la moneta di scambio con la crudeltà vera o simulata di un personaggio femminile, Isabella, abbigliata da Fortuny, il «tintore alchimista», al solito caricata di perversità come una Semiramide incallita di voglie e di peccati, ma punita con la follia che fu, in vita, di Giuseppina Mancini. La casa dei loro piaceri davanti alle rive «pinose» e lunate della Versilia, rivisitata in chiave di alcyonismo notturno nonché aviatorio, sembra una fumeria orientale, dove si consuma l'oppio del desiderio continuamente ritornante. L'anima è la loro droga, le contorsioni e le torture di un'interiorità messa a nudo con tutti i conforti del dizionario e le fantasie di una noia pronuba di altri piaceri. Piaceri che si travestono da gemiti, i sospiri da rantoli. Isabella Inghirami è avvolta in garze che sono uncini per strappare il cuore dei sensi, ma che sono sudari presaghi di una funebre incoscienza, fra la follia e la morte. Non basta mai e non finisce mai il rito della seduzione, del possesso. Il volo introdotto subito alle prime battute del *Libro primo* e fatto respirare alla fine del *Libro terzo*, nell'ampiezza liberatoria del cielo tirrenico, fra il Lazio e la Sardegna, è un gesto di purezza, ossigeno ai polmoni avariati del superuomo prigioniero della carne. Un enorme spartito di note verbali, musicate da un virtuoso impareggiabile, catturato dalle sue invenzioni stilistiche come da una malia, ingabbia erezioni psicologiche al limite della demenza e non sarà un caso che in una clinica della follia verrà ricoverata la Semiramide incestuosa. Nien-

te poi come il *milieu* di Volterra, con la sua tombale potenza di rocca della penitenza e del più misterioso piacere, può essere miglior fondale della tragedia romanizzata. Una fortezza che serra in sé tutti i lamenti dell'esistere, la colpa e la pena che le toccano per il fatto di esistere. Generazioni e degenerazioni. Il carcere, la reggia della follia, le case ciascuna con il suo segreto, i giardini di gelsomino coltivato fra i sepolcri. Paolo Tarsis, il «volatore», ha le stimmate di un personaggio già identificato nelle precedenti scritture, sensuale e indomito, molto amato e molto amante, eppure misogino, odiatore di chi gli dispensa un piacere amaro come un veleno, della femmina che lo inturgida e lo fiacca, il fisico inciso in una pietra sottile, nervata, percorsa da baleni muscolari, da contratture assidue e acute di un corpo accordato come uno strumento. Ma qui ha a disposizione altri strumenti che gli consentono di giocare con Isabella un gioco situato sempre al limite della posta e di fuggire da lei, di volare sopra la sua terrestrità tetra, pur sognando nella trasvolata «una bella tomba profonda» nel Tirreno. Inoltre non è privo di significato che Tarsis, questo ulisside del cielo, non sia della stirpe degli artisti e intellettuali dannunziani, ma solo uomo d'azione, intunicato d'azzurro come i suoi meccanici, capace di fare arte senza penna ma stringendo la leva di un cambio automobilistico o l'altra, «il timone d'altura», del volo. E tuttavia è ben chiaro che D'Annunzio non rinunciarebbe sull'altare dell'ideologia del moderno, alla circolarità assoluta, alla totalità dei suoi modelli umani. In questa perseveranza di fede nel suo uomo totale, senza mutilazioni democratiche, e neppure macchinistiche, se l'ideologia della macchina dovesse preludere a una società di parigrado, il dannunzianesimo si distingue dal marinettismo e dal

morassismo nel perseguire un ideale ancora umanistico di personalità centauresca, affondata nelle radici dell'antico e della terra e il cervello svettante nei cieli del futuro.

Fin dalla prima pagina, nel porgere orecchio al dialogo fra i due amanti, al fraseggio scandito, in cui anche un medio lettore riconosce il ritornello dannunziano dell'amore-passione, aromato di odio, di tormentoso amletismo («– Mi amate? – Non so. Vi prendete gioco di me? – Tutto è gioco»), ci si avvede che c'è dell'altro questa volta a drammatizzare lo scenario, a rendere la partita più spettacolare, lo strumento della modernità, l'automobile, prima e insieme all'aereo. Se si va col ricordo ai romagnoli, come Oriani e Panzini, con la loro bicicletta, il *gap* tecnologico inflitto loro dall'immaginifico risulta davvero incolmabile. Eppure i miti fascisti saranno più agrari che aerei e Mussolini più orianesco che dannunziano. Che nel *Forse che sì forse che no* D'Annunzio dia fondo alla sua riserva di espedienti, lo rivela il crescendo con cui adopera gli effetti dei mezzi; dapprima l'automobile, torpedine da corsa, non testuggine da palude, usata anch'essa come strumento non tanto di trasporto ma di sensazioni aggiunte. La donna infatti gli chiede di chiudere gli occhi e di darle le labbra, per ricavare dal brivido e dalla possibile morte una porzione supplementare e definitiva di piacere. Nel ritratto di Isabella, come notava Raimondi nella *Introduzione* a titolo *La forma romanzo*, non c'è soltanto la perversità fatale, come da copione, ma una diversa, più moderna, novecentesca perversità, che ha assunto stabilmente fra i suoi piaceri il masochismo, una «duplicità» di gioco e di morte, la «fenomenologia di un eros possente e sgomento»¹³. Modernismo dunque, per ciò che riguarda il mezzo, ma sussiste l'antico dannunzianesimo,

rotondo e artificiato, nell'uso che se ne fa, per le sensazioni che si ottengono non da una semplice corsa ma dall'«ardore di una gara mortale». È in questo agone con la donna, oggetto di amore e di odio, e le sue tentazioni terrene, che Paolo Tarsis, come a provare un senso di liberazione e di catarsi, guarda al cielo, al regno del «cielo inoccupato», percependone e godendone il «silenzio senza confine». In questa sensazione visiva di spazio libero e puro, al di sopra delle umane passioni e delle meccaniche pulsazioni degli eventi, il personaggio compone la prima immagine del suo volo. Dalla tristezza della carne, dalle passioni soverchiatrici, dal decrepito *milieu* della terra, il cielo e il volo promettono liberazione. La definizione che segue all'istante dice l'empito dannunziano di staccarsi dalla terra: «E imaginò di condurre non la rapidità che striscia ma quella che si solleva; imaginò di ritrovarsi nella lunga fusoliera che formava il corpo del suo congegno dedàleo tra i due vasti trapezii costrutti di frassino di acciaio e di tela, dietro il ventaglio tremendo dei cilindri irti d'alette, di là dai quali girava una forza indicibile come l'aria: l'elica dalle curvature divine»¹⁴. Si dà con queste battute iniziali la temperie stilistica del romanzo del volo, teso a trasformare sulla pietra della dorata scrittura dannunziana anche il metallo (l'acciaio) e il legno del nuovo strumento di sensazioni. Sarebbe interessante anche registrare l'onomastica brevettata dallo scrittore per tenere a battesimo nella sua letteratura la cosa nuova, la cosa volante, animata da un'energia che la rende viva e senziente: «apparecchio aereo», «congegno dedàleo» (e «festa dedàlea» la gara), il «grande airone», «fusoliera librata», l'«astro dell'elica» e il «ventaglio dei tre cilindri», «ali dell'Icaro vittorioso», «elica azzurra» che diviene «un astro d'aria nell'aria», la «forza aerea»

dell'elica, «le grandi ali senza battito», «il Dèmon del folle volo umano», Dauno e Pilumno, dai nomi virgiliani assegnati da Cambiaso ai due «aironi tutelari», ricoverati sotto una gabbia di papiro, l'«airone liberato», il «tono della raggera ignita», «l'astro mordace dell'elica» trivellante infaticabilmente l'aria, «velivolo» *of course*, il più felice, il più adottato, e così mitizzando e lustrando di parole veramente alate l'oggetto non ancora ben identificato in se stesso e pertanto fatto slittare in continui transfert simbolici. Fremito d'ali, balenio di penne, sbigottimento sonoro sono alcune delle immagini cui l'artista ricorre per rendere la potenza meccanica e animale della sua Àrdea, ricoverata, prima di esplodere nel cielo come un airone finalmente liberato, sotto la tenda come un purosangue da battaglia epica. E il volo è una sensazione senza fine bella, un ricordo e un sogno di altre vite, l'immaginazione di un gurgite leteo, in cui dimenticare la riva terrena e volare infinitamente, una visione incantata e melodica di un mondo trasfigurato, sulla pianura rasa, sulla tiara del battistero di Pisa, sull'«implicito serto del campanile inclinato», sulle lastre di piombo del cimitero, la persona liberata dall'insostenibile gravità dell'essere e restituita a un destino superumano. L'artiere Giovanni, il prediletto da Giulio Cambiaso, colui che provvede al carburante, riempie «d'essenza il serbatoio», un ganimede da officina, che versa il nuovo nettare agli uccelli meccanici. Ogni cosa, paesaggio naturale e umano, viene sottoposto a una visione dall'alto, che ne potenzia il mito, l'arcana e orrida venustà, la poeticità marcatamente dantesca della Lucchesia e delle Balze infernali di Volterra, la città del vento e del macigno. Ci sono momenti in cui il piacere dell'altura si volge irresistibilmente a una voluttà d'abisso dolorosa, a una vertigine di ipogei, di ignei

dirupi, come se gli eroi dannunziani salissero, remigassero nel vento e nell'aria pura, inoccupata, solo per specchiarsi sino al fondo, dove la pupilla non resiste all'orrore dei loro sogni e rimorsi. La fascinosa desolazione di una terra di creta e di cenere, come intorno alle Balze volterrane, diventa nell'allegoria dannunziana della cantica infernale il sabbione di fuoco e il deserto scolpito di fango rappreso e di sepolcreti, sul quale per salire a rivedere le stelle è dato a Tarsis di volare. In questo paesaggio, dagli stagni mantovani alle crete riarse di Volterra, che vibra dalle ripercussioni di antri profondi ed eccita al dolore e al piacere, i personaggi, Tarsis e Lunati, Isabella e Vana, fondono all'unisono i loro drammi micenei, i solenni e lubrici amori, secondo il miglior stile del cantore di città morte, di plaghe acherontee. Personaggi che cuocciono nella broda infernale della loro insania, della loro frenesia e si riducono a larve selvagge di lussuria e di oblio. Statici nello scientifico tormento delle loro inquisizioni, nella cupa teatralità dei loro dialoghi. Alla fosca pianura il cielo chiaro risponde come una promessa. Anche il cielo oscuro e stellato, con il Carro e le Pleiadi, rasserena per un istante Vana che si dà la morte per amore con un pugnaleto consacrato al profumo delle rose. Ai veleni delle dimore, dannate da onte e peccati, da misticismi torbidi e crudeli, un cielo sereno fa da contraltare quasi metafisico, da paradiso sulla terra. Il volo è un anelito, una freccia scagliata oltre l'orizzonte di malebolge di un'Etruria mortuaria, di una carcere – direbbe l'immaginifico – dove non hanno mai riposo i sensi guasti delle sue creature. Amore e morte, passioni e odi, libidini ed estenuati sentimentalismi, vite tese allo spasimo e presagi luttuosi di rovina sono lo scenario terreno, la giacitura dolente e feroce su cui il volo

é un desiderio di liberazione, la nostalgia di un alito più lieve, uno spazio meno angusto per la vita.

La passione del volo in Gabriele D'Annunzio assume una pluralità di aspetti, prima metaforici che realistici. È evidente come prevalga nel romanzo la versione ideale e mitica del volo, connessa al mito dell'«ala icaria», composta con le verghe dell'avellano, l'omento secco del bue e le penne maestre degli uccelli rapaci, la prima ala d'uomo chiamata a sfidare il cielo e precipitata sul Mediterraneo, già cantata in *Alcyone*. Nel romanzo del volo, *Forse che sì forse che no*, dedicato nel nome e nel motto dell'amicizia a Eugenio Coselschi, lo scrittore celebra, nel contesto di un romanzo passionale, morbido e sensuale, la storia ancora pionieristica ed eroica dell'aviazione. La storia aurorale che è ancora impastata di mito, di cui il superuomo, vittima di una lussuria che lo terrebbe strisciante alla terra, si impossessa per farsene sgabello all'ascesa di una nuova gloria. Da Icaro al «nuovo Dedalo creatore d'immagini e di macchine», Leonardo, profetico ingegnere del volo, al «barbaro della Magna», l'ingegnere prussiano Otto Lilienthal, sperimentatore fra il 1891 e il 1896 del volo col *planeur*, schiantatosi al suolo con le sue ali di stoffa e di legno nel 1896, D'Annunzio traccia una fulminea vicenda di precursori, anche se fra questi il «Precursore» è il solo Leonardo, indagato da D'Annunzio sia nei *Frammenti letterari e filosofici* curati dal Solmi per Barbèra nel 1900 che nelle *Conferenze fiorentine su Leonardo da Vinci*, edite da Treves nel 1910, in cui poteva leggere le analisi di Luca Beltrami su *L'aeroplano di Leonardo*, sull'«incontentabile ed infaticato spirito d'indagine di Leonardo». Il volo è un'altra favola bella per i nuovi eroi e D'Annunzio descrive i pionieri alla stregua di discepoli di una religione dell'aria, capaci di raccoglie-

re come un testimone i rottami dei congegni dedalei precipitati per ricostruirli e raddoppiarne la potenza. Il prezzo pagato è il sangue che macchia di vermiglio le verghe connesse e la tela. Da notare che in questa storia si verifica una torsione geografica del mito, uno spostamento del baricentro dei miti dedalei dal Mediterraneo alle vaste brezze dell'Atlantico ed è lì che avviene il prodigio dei fratelli Orville e Wilbur Wright, nati a Dayton nell'Ohio, che aggiungendo la forza di due eliche all'ostinazione dei loro cuori riescono il 17 dicembre 1903 a vincere, con un volo di sessanta metri, la sfida del cielo cavo. D'Annunzio inserisce queste storie nella sua storia con estrema naturalezza, poiché Tarsis fa parte di questa schiera di eroi alati, una specie presto estinta di artigiani, non subordinati alla ancora inesistente industria aeronautica, che mettono nelle imprese una tecnica meccanica anch'essa libera da ogni prassi affaristica e dedita alla nuova passione con una passione e uno sprezzo del pericolo di altre, lontane epoche. Dopo l'impresa dei Wright sulla spiaggia di Kitty Hawk nella Carolina del Nord, è ai Latini che torna la voglia di riscossa. Anche se D'Annunzio non ricorda tutti i protagonisti della rinascita latina, fra questi spiccano il francese Charles Voisin, intraprendente costruttore e Louis Blériot che il 25 luglio 1909 attraversa la Manica con il Blériot XI, avviando la stagione delle trasvolate. Blériot lascerà molte tracce in questi primi memoriali del volo. Un *Club Aviatori*, con presidente il maggiore Mario Moris, si costituisce a Roma nel febbraio 1909. Dal *Club* romano, che ingaggia per l'addestramento Wilbur Wright, esce il primo aviatore italiano dotato di brevetto, il tenente Mario Calderara, il quale con Blériot, l'americano ex pilota motociclista Glenn Curtiss, ed Henry Rougier si esibisce nell'aerodromo di

Montichiari vicino Brescia, dove non può mancare D'Annunzio¹⁵. Nei *Taccuini* del 1909, fra gli appunti su Mantova e Brescia, minute osservazioni concernono alcuni piloti partecipanti al raduno aviatorio, al concorso che nel romanzo viene paragonato a «una dieta di guerra», a un luogo con l'aspetto di «arsenale» e di «cittadella». Sono evidentemente le *note d'aviazione* prese durante la visita al primo circuito aereo internazionale svoltosi il 9, 10, 11 settembre 1909¹⁶. Vi giungeva dopo un periodo di ambascie amorose, di pellegrinaggi francescani fra Verna e Assisi, in cerca di pace. Viveva a suo modo le crisi d'anima, gli esaurimenti nervosi. Il volo, la scoperta di questa possibilità empirica e artistica, metaforica e fattuale, dovette contribuire a dargli energia, a sostenerlo. Con un impresario di Brescia, Pilade Frattini, aveva concordato una serie di conferenze aviatorie¹⁷, in *tournee* nelle principali città, da Milano, dove fu il 21 febbraio 1910, al Regio di Torino il 22, alla Fenice di Venezia il 25, a Vicenza il 26, al Filarmonico di Verona il 27, al Reinach di Parma il 6 marzo, a Mantova l'8, a Bologna il 9, al Lido d'Albaro di Genova infine, dove si interruppe bruscamente il 13 marzo, per avere il Frattini affittato alla bisogna un indegno teatro di varietà. Non fu un successo, tranne che a Venezia e a Torino, e il Tribunale civile di Torino riconoscerà che una «causa di forza maggiore» era intervenuta a rescindere il contratto pattuito. Gli studenti fecero il successo dell'esibizione torinese e auguste presenze, come il Duca degli Abruzzi e il Principe di Udine, il successo della veneziana, ma l'argomento aviatorio non sollevava ancora, nemmeno sulle ali della *vedette* D'Annunzio, un entusiasmo e un interesse di massa¹⁸.

Note scarse, quelle dei *Taccuini* primi e secondi, ma qui torniamo agli appunti bresciani, indirizzati a

familiarizzarsi con le tipologie umane della nuova arte: «Tipi di aviatori, tipi di meccanici - Mouches - dagli occhi sporgenti venati-». Il taccuino con la sua scrittura di servizio, con la spontaneità ricettiva del reale circostante, priva di ogni intenzionale eleganza, sta al romanzo come sostegno documentario, studio dal vero. D'Annunzio respira l'aria dei raduni aviatori, per imbevversene, onde ostentare, come farà nel romanzo, una lunga competenza. Sono i particolari che possono dargli il fondale di scena; le ogettiane¹⁹ cose viste: «Nella tettoia - le brande piegate gli hamacs, di corda - per i meccanici - Le latte di benzina - Le scarpe tozze - bruciate dal terriccio. I cerchi di filo di ferro appesi a un chiodo - Le camicie - i vestiti appesi Un radiatore a cellette - lungo come le due colonnette d'una bifora - I meccanici prendono un'ala dell'elica per imprimere il movimento Il casotto per la cronometria - I segnali - cilindri - piramidi - globi - neri bianchi rossi La barella - La scala porta - ». Al termine di tanto fasto romanzenesco - aviatorio forse giova a riconciliarci con l'autentico spirito di osservazione e di conoscenza di uno scrittore comunque straordinario sostare su questi appunti dimessi e precisi, necessari nella loro vercondia documentaria, e catturare per il mezzo della sua penna rapace il clima di un raduno aviatorio, l'affaccendarsi dei meccanici, l'operosa aristocrazia operaia che assiste i superuomini, dalle «braccia untuose e nerastre» intorno ai «montanti e alle traverse», i loro volti lucidi di sudore, le brande del loro riposo, le operazioni per introdurre «essenza» nel serbatoio degli aironi partenti, l'intonazione del motore, lo smontaggio e la riparazione dei velivoli, il «rombo terribile» del motore in moto, «il contrasto fra la potenza del motore e la fragilità dell'ordigno», il profilo, «il naso aquilino, la mascella forte, il baffo spiovente, una

ciocca di capelli ribelle su la fronte - il tipo gallico» di un asso dell'aviazione, Blériot, fino ad ammirare il seno possente, «naso grande e diritto, le fossette profonde su le gote nel sorriso - I denti sani» della consorte al seguito. A Brescia, e precisamente al 1° Circuito aereo internazionale, che dura fino al 20 settembre, D'Annunzio è ammesso dal Comitato esecutivo con tessera permanente e invito alla Tribuna d'Onore²⁰. Il D'Annunzio cronista, mentre nessuno lo guarda, in immersione nella materia che di lì a poco trasfigurerà nell'oppiacea epica di Paolo Tarsis e Isabella Inghirami, ha un'etica del lavoro che si fa ammirare. Del resto non è vero che nessuno lo guardi. A Brescia, all'aerodromo di Montichiari, raggiunto da Mantova con una ferrovia locale, disperante e miserabile, con cui fanno a gara le biciclette sulla strada polverosa, mentre mostruose automobili schiamazzano, in quei giorni circola, insieme a due amici, un giovanotto praghese, in vacanza a Riva del Garda, accolto alle gare degli assi dell'aviazione, attento, come D'Annunzio, ai vari Cobianchi, Cagno, Rougier, Curtiss, Moncher (un trentino, osserva il giovanotto, che dovrebbe battere bandiera tedesca e batte bandiera italiana), Blériot, Leblanc, Anzani, al circolo degli aviatori romani, Calderara il più osannato, quello per cui l'aristocratica turba delle tribune tifa, quasi volesse per «amore della nazione» lei stessa «sollevarlo in aria con maggior sicurezza del suo apparecchio "Wright"». I tre camminano curiosando per gli hangar, sulle stesse piste percorse e descritte dal D'Annunzio dei *Taccuini*: «Passiamo davanti ai capannoni che con le tende tirate sembrano chiusi palcoscenici di commedianti girovaghi». Nella folla del gran premio di Brescia, il turista nota le emozioni e i gesti del pubblico, ad ogni prova dei nuovi cavalieri del cielo. Negli

intervalli i membri dell'aristocrazia italiana si alzano dalle sedie impagliate dove, in bilico, hanno di volta in volta, ad ogni impreveduta evoluzione aerea, manifestato «speranza, paura e gioia», e passeggiano davanti alle tribune. Specie le dame, che sfoggiano *toilettes* non adatte a quelle sedie, colgono al volo l'occasione della *promenade*. Fra loro la principessa Letizia Savoia Bonaparte, la principessa Borghese, la contessa Morosini. Dalla tribuna «sporge oltre il parapetto il volto energico di Puccini con un naso che si potrebbe definire da bevitore». Aveva proprio ragione «La sentinella bresciana» del 9 settembre 1909, letta dal viaggiatore boemo, che decantava la qualità del pubblico accolto, superiore a quello coinvolto dall'ormai obsoleto automobilismo. E D'Annunzio? «Gabriele D'Annunzio, piccolo e debole, sgambetta apparentemente timido davanti al conte Oldofredi, una delle persone più importanti del comitato». Ed è tutto per il vate. La testimonianza è di Franz Kafka²¹, presente all'aerodromo con i fratelli Max e Otto Brod.

Il volo, sotto specie metaforica, trionfa non solo del tempo e dello spazio, come la locomotiva («il veicolo fulmineo di ferro e di fuoco»), ma ciò che è più sembra aver ragione del peso, dell'inguarda materia umana. Nel romanzo del volo, non a caso la critica ha percepito una musicalità strenua, vibrazioni presaghe della prosa notturna. Un principio di smaterializzazione, di spiritualizzazione votiva. Questa liberazione da se stessi, questo sollevamento della e dalla materia greve e schiava, è uno dei costanti motivi poetici del romanzo del volo. Accanto c'è il mistero della dimensione violata, il piacere del rischio, con il suo «viso diamantino», la voluttà dell'interdizione naturale superata e vinta, ma al cielo il protagonista guarda ogni volta che senta come una condanna an-

che il piacere dei sensi, la catena della terra e delle sue creature. Tuttavia non si renderebbe giustizia a D'Annunzio se si restasse alla sola metafora romanzesca del volo di Tarsis, allo sfruttamento letterario di una risorsa, e non si proseguisse, almeno con uno sguardo in prospettiva, sulla sua strada del cielo, più che avventurosa e assai prossima a convertirsi ogni volta in un ultimo viaggio: con Giuseppe Miraglia il 7 agosto 1915 verso Trieste su un aereo da cui il poeta sparge insieme alle bombe sul nemico messaggi sui cittadini irredenti; brevetto di ufficiale osservatore conferitogli nell'ottobre 1915 e quindi altri voli su Trieste, Trento, Pola e Zara. Il volo che nell'oscurità del *Notturmo*, scritto in diecimila cartigli dal 23 febbraio al 22 aprile 1916, aggiornato, se così si può dire di questa scrittura del buio, fino all'*Avvertenza* del 4 novembre 1921, gli diventa un sogno ambascioso, in cui anche il letto si trasforma in un aereo in caduta e «oscilla, sbanda, e poi precipita», un'allucinazione colorata dai riflessi cromatici del Carso, pallido, della nera Tarnova, del ceruleo Isonzo, la collettiva spettralità degli amici caduti, precipitati, compagnia della buona morte dell'aria: Giuseppe Miraglia il 21 dicembre 1915 con il meccanico Giorgio Fracassini; i morti sul cielo di Lubiana il 18 febbraio 1916, Luigi Bailo e Alfredo Barbieri; il 3 aprile i caduti Luigi Bresciani e Roberto Prunas. L'irresistibile vocazione funeraria, commemorativa, di D'Annunzio gli fa popolare il cielo di morti e il cielo si cimiterializza, occupato di stele marmoree. Il 13 settembre 1916, sollevatosi dal suo letto-carlinga-bara, con Luigi Bologna torna a volare, con il compito di misurare l'altitudine (che nella media di questi aerei sfiora i tremila metri), nel bombardamento di Parenzo. Fu la sua rinascita, il nuovo battesimo dopo la morte simulata, sperimentata nel

vitro del *Notturmo*. Nel settembre 1917, a lungo caldeggiato, il bombardamento aereo del Cattaro, che richiedeva una doppia traversata dell'Adriatico inferiore e fu compiuto, con base di partenza l'aeroporto pugliese di Gioia del Colle, da due squadriglie di biplani Caproni, una al comando del maggiore Armani, l'altra di D'Annunzio, con molte ombre a delegittimare l'effettiva riuscita dell'impresa. Una relazione del sottotenente Andrea Giorgi, rimasta inedita, testimoniava una perdita di rotta e ridimensionava il successo di squadra, riducendo a due soli i velivoli giunti sull'obiettivo²². E sopra le Bocche del Cattaro D'Annunzio c'era, vigile e bombardiere («io solo, di tutta la squadra»), a giudicare da una lettera che spedisce al generale Armani molti anni dopo e che «alla luce di questa polemica, finisce per assumere nel complesso un tono vagamente ricattatorio»²³. Dalla relazione di Armani e dalla glorificazione attribuita a D'Annunzio in un vecchio libro di De Mendoza, *Gabriele D'Annunzio aviatore di guerra*, edito nel 1930, l'impresa fu fulgida. Per il poeta, incrementato forse dal suo biografo, «la più straordinaria che sia stata mai tentata da apparecchi attrezzati per volo su terra». Un volo notturno, per più di 400 chilometri di mare aperto, con scarso ausilio di strumenti, un'avventura di ulissidi notturni, in balia dei bagliori lunari, nell'eccitazione di apprestarsi a colpire il nemico dormiente. Non a caso torna così spesso l'omerismo a infiorare di epica la ricostruzione dannunziana. Descritto come una delle imprese notturne dell'*Iliade*, il volo sulle Bocche riceve da D'Annunzio o, nel caso, dal suo apologeta un risarcimento per i dubbi di fallimento che corsero. Il ritorno, in base a questa testimonianza apocrifa, certamente gonfiata, ma di impronta e stile sicuramente dannunziani, fu ancora più gaudioso, come se si tornasse dal nulla a

rivedere il lembo sottile della riva italiana, ad accogliere in un rapimento d'amore una patria che, nell'assenza, sembrava essere ritornata «vergine». Il 9 agosto 1918, dopo i tentativi del 2 e dell'8 agosto fermati dalle condizioni atmosferiche, ufficialmente al comando della squadriglia di 11 aerei, sul velivolo pilotato da Natale Palli, il grande amico dal sorriso sereno anche nel rischio estremo, un Giulio Cambiaso aureolato di gloria non più solo sportiva, decolla alle sei del mattino dal campo di San Pelagio presso Padova, lungo la direttrice di Udine, Klagenfurt, Althofen, Baden, per il volo su Vienna, sorvolata dopo poche ore, alle 9,30, e volantinata perché abbandonasse la guerra a fianco della Germania. Prima dell'impresa, che gli sarebbe valsa a fine guerra la medaglia d'oro al valor militare, la promozione a tenente colonnello, la Croce dell'Ordine militare dei Savoia già dall'agosto 1917, e un trionfo d'immagine senza precedenti, come un Ulisse dantesco nell'orazion picciola, esalta ai suoi cinque fedelissimi, i cinque giurati dell'aria, Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Piero Massoni, il «folle volo», il pericolo mortale: «Se non arriverò su Vienna, io non tornerò indietro. Se non arriverete su Vienna, voi non tornerete indietro»²⁴. L'insistenza sulle previsioni d'emergenza, per quanto realistica, sembra pur sempre inquietante, morbosamente ultimativa e scenograficamente letterario-drammaturgica. Si atterrerà o si precipiterà quando il motore avrà cessato di battere come un cuore stanco e fulminato dal destino. Del resto, appena si sale su un aereo, la prima comunicazione di bordo è cosa fare quando si cadrà. E una taumaturgica distrazione invita a non ascoltare. Deve essere nel codice degli aeronauti il pensiero fisso della caduta, come una vendetta della terra che richiama a sè. Del leggendario volo non si possiede il reso-

conto dannunziano nei taccuini, perché quel terzo taccuino, di cui parla in una delle *Cento e cento e cento e cento pagine del libro segreto* del 1935, che conteneva o avrebbe dovuto contenere la cronaca d'autore, e sul quale, nell'attimo dell'improvviso blocco del motore stava per vergare «con la punta di rame una parola», la più bella forse delle parole, il poeta disse di averlo donato a colui, con il quale in almeno tre occasioni silenzioso e solenne era corso «il segno del commiato inevitabile», aveva cioè condiviso la possibile, imminente morte, Natale Palli. La morte è l'antica signora che D'Annunzio corteggia e non fa che evocare. Il pericolo aereo gliela avvicina fino a dargli brividi ineguagliabili. Nessun'altra dama, di quelle, mettiamo, delle tribune bresciane, avrebbe potuto intrigarlo come una turbolenza atmosferica, un vuoto d'aria, una mancanza di benzina, un arresto del motore, una perdita di rotta, un principio, rientrato, di caduta. È morte la parola più bella, da segnare con la punta di rame. Il «segreto della tenebra» lo vede ad alta quota e lo riconosce con uno strano sorriso. Non avrebbe atteso lo schianto a giudicare dall'accento a «la scatola di acciaio damaschinato», dalla quale si attendeva l'anticipo del nulla²⁵. E il *Notturmo* è il libro di questo cielo alato e di questa tomba scura, di una bellezza funebre odorosa di cera, e che come nessun altro ricorda le cripte in cui riposano gli eroi nei cimiteri monumentali, il sapore dolciastro dei corpi della memoria patria. Ma si entrerebbe direttamente nella biografia del poeta soldato, fiore all'occhiello delle forze armate, vezzeggiato perfino da Cadorna, simbolo di una guerra alata, remota dal fango e dalla pietra del Carso, non rassegnato perciò alla fine della ventura, a quel da lui insopportabile crepuscolo della vita vera che era la pace, e sarebbe un'altra storia, ancora

sulla terra, di Fiume e di Gardone, e nello spazio del suo cielo eroico, già monumentato, tradotto, nella versione del *Notturmo* in un cielo di tenebre, popolato di ombre virili, da cui fare affiorare i ricordi di una vita ormai interamente vissuta.

NOTE

¹ G. Gatti, *Vita di Gabriele D'Annunzio*, Sansoni, Firenze 1956, p. 207.

² G. D'Annunzio, *Prose di romanzi*, vol.II, edizione diretta da Ezio Raimondi, a cura di Niva Lorenzini, *Introduzione* di E.Raimondi, Mondadori, Milano 1989, p.1321.

³ P. Gibellini, *Il volo di Icaro*, in *Logos e mythos. Studi su Gabriele D'Annunzio*, Olschki, Firenze 1985, pp. 120-121.

⁴ G. D'Annunzio, *Prose di romanzi*, vol.II, cit., p. 1320.

⁵ *Ibid.*, p. 1319.

⁶ *Ibid.*, p. 1325.

⁷ *Ibid.*, p. 1324. Sullo sforzo di «compiere il romanzo, il romanzo moderno, calibrando del romanzo ancora strutture narrative di tipo geometrico, su un'orditura in chiave simbolica sì, ma di perfetta tenuta» si rinvia a Simona Costa, «Forse che sì forse che no» (1988), ora in *D'Annunzio funambolo del moderno*, Edizioni Gutenberg, Povegliano Verona 1991, p. 229.

⁸ P. Alatri, *Gabriele D'Annunzio*, UTET, Torino 1983, p. 296.

⁹ G. D'Annunzio, *Prose di romanzi*, cit., p. 831.

¹⁰ *Ibid.*, p. 526.

¹¹ M. Morasso, *Il grande volo*, in *Scritti sul Marzocco 1897-1914*, a cura di Piero Pieri, Printer, Bologna 1990, p. 169.

¹² G.D'Annunzio, *Prose di romanzi* II, cit., p. 1316.

¹³ *Ibid.*, p. XXXIX.

¹⁴ *Ibid.*, p. 526.

¹⁵ Sull'intera parabola dannunziana del volo, da *Il primo volo* a *Il mito icario* nel romanzo del 1910, dalle *Imprese aviatorie di guerra* al *Volo simulato*, che resiste più di altri giochi all'usura della sua noia, si veda il vol. di Claudio Asciuti, *Il corsaro e il trasvolatore. Le crociere celesti di D'Annunzio e Balbo*, Bozzi Editore, Genova 1990, pp. 5-63.

¹⁶ G. D'Annunzio, *Taccuini*, a cura di Enrica Bianchetti e Roberto Forcella, Mondadori, Milano 1976, 2ª ediz., pp. 541-554.

¹⁷ *Id.*, *Note per le conferenze «Per il dominio dei cieli»*, in *Altri taccuini*, a cura di E. Bianchetti, ivi, 1976, pp. 187-196.

¹⁸ G. Gatti, *Vita di Gabriele D'Annunzio*, cit., pp. 255-256 e P. Alatri, *D'Annunzio*, cit., pp. 301-302.

¹⁹ E su come Ugo Ogetti vide D'Annunzio cfr. il vol. *D'Annunzio amico maestro soldato 1894 - 1944*, Sansoni, Firenze 1957.

²⁰ A. Andreoli, *Gabriele D'Annunzio*, La Nuova Italia, Firenze 1987, p. 190. Si veda inoltre *Album D'Annunzio*, con un saggio biografico-critico e il commento alle immagini di A. Andreoli, ricerca iconografica di Eileen Romano, Mondadori, Milano 1990, pp. 270-271, 274-279, 287.

²¹ F. Kafka, *Diari di viaggio 1909 - 1921. Gli aeroplani a Brescia settembre 1909*, in *Confessioni e diari*, a cura di Ervino Pocar, Mondadori, Milano 1972, pp. 21-31.

²² P. Chiara, *Vita di Gabriele D'Annunzio*, ivi, 1981, p. 297.

²³ C.Asciuti, *op. cit.*, p.41.

²⁴ G. D'Annunzio, *Ai piloti della «Serenissima» IX agosto MCMXVIII - IX agosto MCMXIX*, in *Prose di ricerca* I, Mondadori, Milano 1966, p. 969.

²⁵ *Id.*, *Cento e cento e cento e cento pagine del libro segreto di Gabriele D'Annunzio tentato di morire*, 1935, in *Prose di ricerca* II, ivi, 1968, p. 817.

La guerra vista da terra

Nella prima guerra mondiale l'attività aerea risultò sempre fortemente vincolata alle operazioni terrestri: di qui la prevalenza – non solo numerica ma anche dottrinale e d'impiego – della ricognizione, dell'appoggio al suolo o di usi analoghi rispetto a quelli della caccia o del bombardamento «puri».

Se, pertanto, è necessario recuperare o acquisire coscienza e conoscenza di una realtà diversa dall'immagine tramandataci attraverso le mitizzazioni della propaganda e le errate percezioni cristallizzatesi negli anni, è anche interessante riflettere sul rapporto tra il suolo ed il cielo.

Com'è vissuta, a terra, la guerra nell'aria? Quali modificazioni apporta al territorio la possibile offesa dall'alto? Quale ruolo gioca la tecnologia della difesa attiva e passiva? Come viene vissuta, a terra, la nascita di una nuova *élite* di combattenti, ben distinti dai fanti

per la preparazione tecnica ma soprattutto per le condizioni di vita? E quale percezione degli scontri hanno soldati e popolazioni civili?

Ciascuno di questi interrogativi potrebbe essere oggetto di uno studio ampio e completo sulle fonti militari, sulla diaristica e gli epistolari, sulla stampa e la pubblicistica coeve. Ma l'astrazione dei concetti mal si presta ad una esposizione attraverso le immagini prodotte per fini eminentemente militari quali quelli assegnati all'87^a Squadriglia.

Al tempo stesso, e nonostante appunto la vocazione assai precisa del materiale, negli album donati da Zigiotti e dai suoi colleghi abbiamo occasionalmente reperito testimonianze visive del versante terrestre della guerra aerea. Al di là di quanto già inserito nelle altre sezioni del lavoro – basti pensare alla foto planimetrica di San Donà di Piave distrutta dal tiro delle

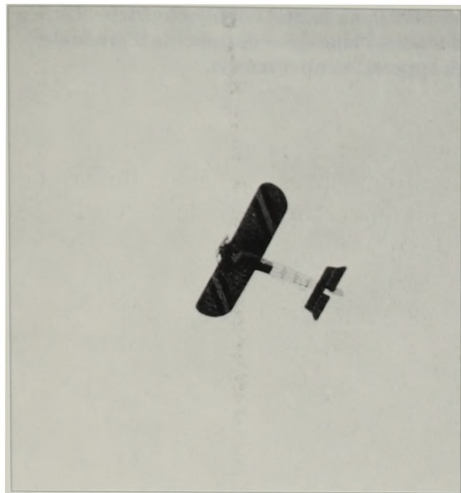
artiglierie – abbiamo dunque cercato di raccogliere, integrandoli con materiali tratti da archivi privati, alcuni frammenti di un discorso più ampio.

Il paragone tra la figura di Zigiotti appesantito dalla dotazione del fante e gli scanzonati aviatori americani in addestramento a Foggia restituisce vivissima la differenza di vita dei due gruppi di combattenti. Trovano così conferma visiva l'affermazione dello stesso Baracca sulla vita tradizionalmente brillante e dispendiosa degli aviatori, o la richiesta di trasferimento di Domenico Ellena dall'artiglieria all'aviazione dopo la totale distruzione del pezzo più vicino.

Ampia poi la documentazione sulle trasformazioni del territorio a fronte delle offese aeree: ed ecco dunque distruzioni, apprestamenti difensivi, cannoni, fotoelettriche.

Importante infine la serie di immagini che mostrano aerei in volo: l'angolo di ripresa assai simile a quello del piano visivo umano cattura bene la percezione al suolo della gioia del volo.

Volo, suolo, macchine in queste pagine vengono dunque a riproporsi in una nuova articolazione, sprigionando significati e spunti per una più esaustiva lettura.

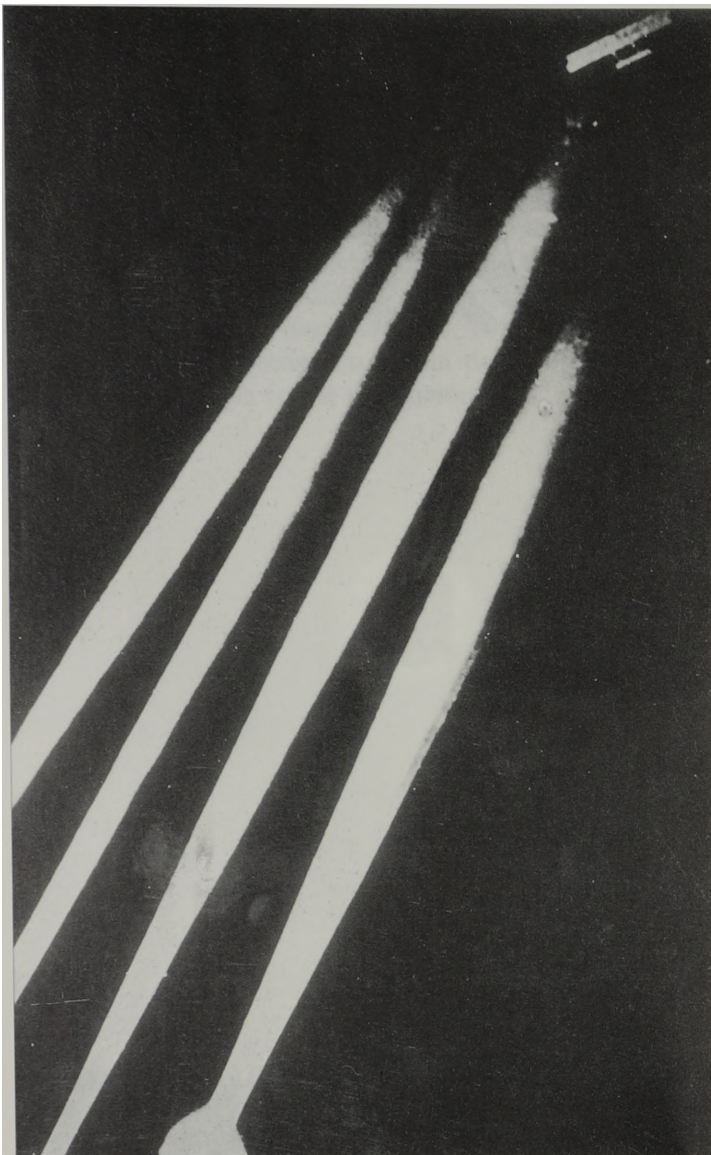


Un Blériot XI in volo. Nei primi giorni di guerra la capacità bellica dei velivoli era di gran lunga inferiore ai timori che essi suscitavano.

A questo periodo risale la nascita delle insegne di nazionalità - coccarde tricolori per i paesi dell'Intesa, croci nere per gli Imperi Centrali. Le strisce diagonali parallele visibili sulle ali del Blériot non trovano riscontro nella regolamentazione ufficiale italiana.

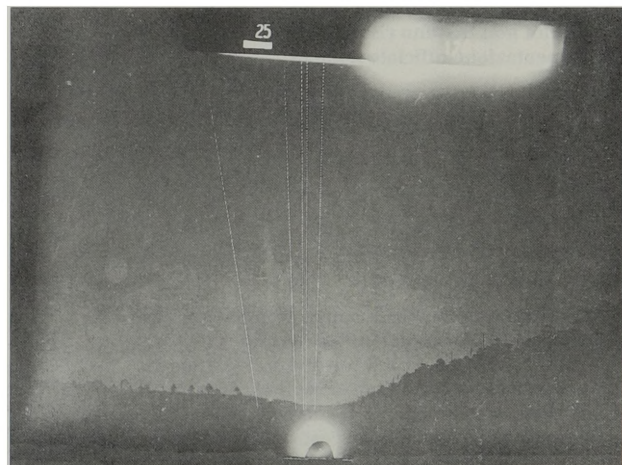


A destra: Acrobazie sul campo effettuate da un Nieuport XI di costruzione Macchi sul campo di Foggia. Con il trascorrere del tempo, l'accresciuta potenza degli aeroplani consentì ai piloti manifestazioni di abilità e coraggio di grande importanza nella costruzione del mito dell'aviatore quale moderno cavaliere.



Un aereo inquadrato da una batteria di fotoelettriche. Oltre a un forte valore formale, l'immagine documenta il graduale incremento degli apprestamenti difensivi.

Un'altra batteria di fotoelettriche italiane.



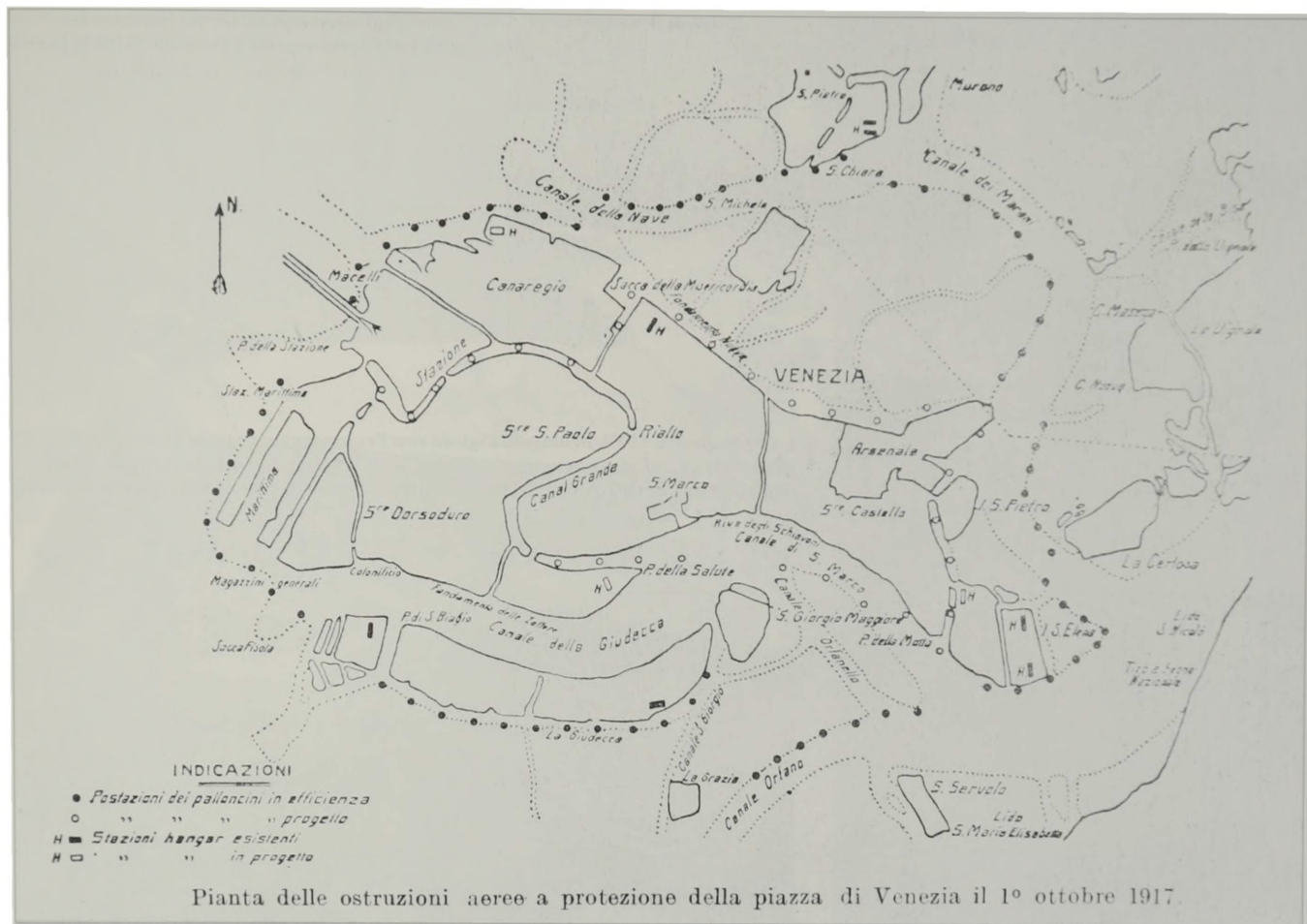
**Camion per il trasporto della
stazione fotoelettrica.**





Il tiro contraereo da Arco e lo sbarramento a Riva del Garda, ripresi ancora da Finzi: la guerra aerea ha una dimensione anche a terra.





La pianta delle ostruzioni aeree erette a difesa di Venezia dalle incursioni austriache è indicativa della riorganizzazione del territorio attorno alle esigenze dell'offesa aerea.

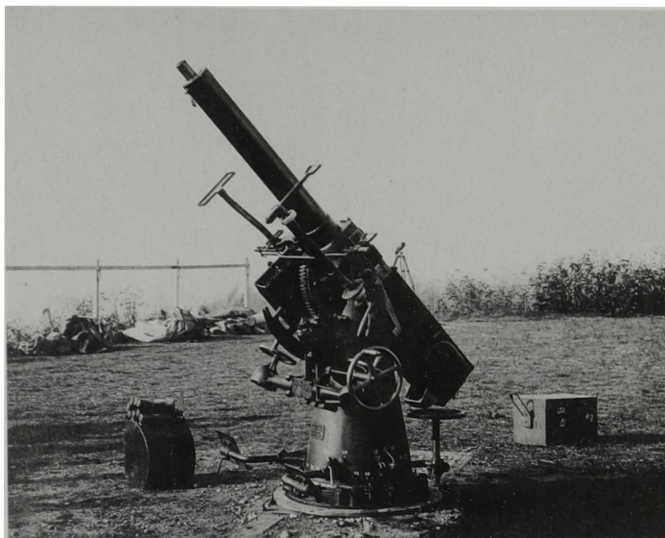


**L'Hansa Brandenburg C.1 68.03 abbattuto dall'asso italiano Francesco Baracca:
una tragica conclusione a terra di uno scontro nell'aria.**

**L'accostamento di Michelangelo Zigiotti con l'equipaggiamento da fante ad un
gruppo di allievi piloti americani alla scuola di Foggia evidenzia la maggior libertà
degli aviatori: un elemento importante nella visione «da terra» della guerra nell'aria.**

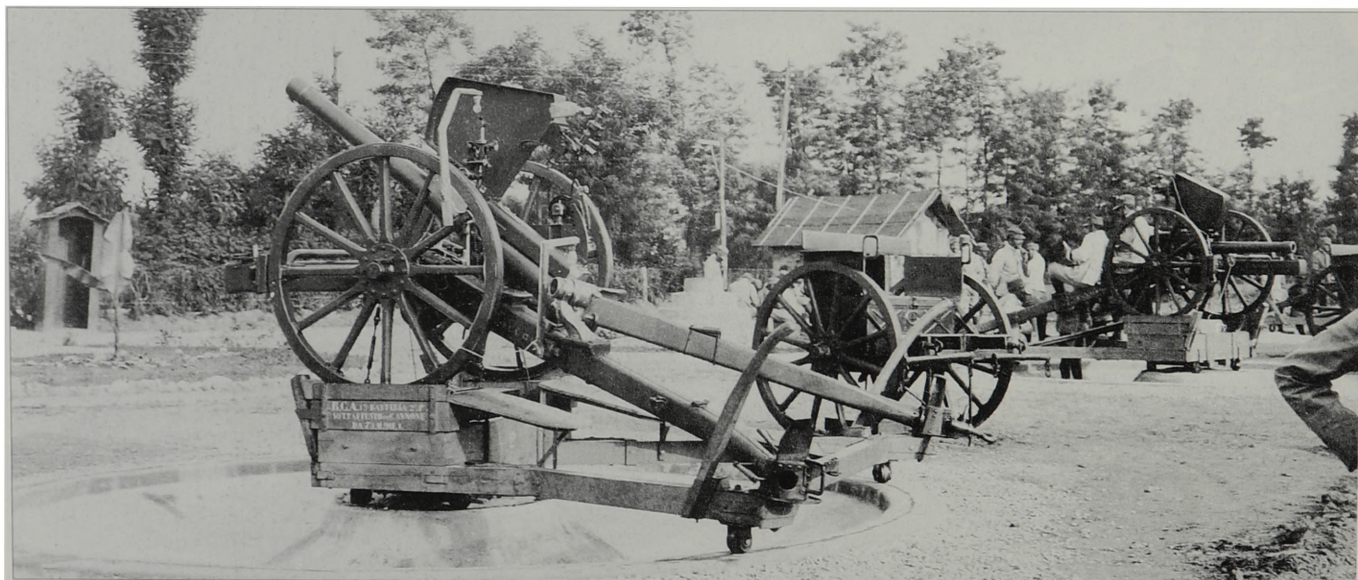






In questa foto di propaganda della ditta tedesca Rhein-Metallwerk und Maschinenfabrik di Düsseldorf il mezzo terrestre si confronta con l'evidente fotomontaggio di un dirigibile.

Due pezzi della 13ª batteria del reparto di artiglieria contro aerei. In attesa dello sviluppo di armamenti specifici per la difesa contraerea vennero adattati alla bisogna i pezzi esistenti: questi cannoni mod. 1911 da 75 mm sono montati su speciali sottoaffusti che ne permettono un maggior alzo ed una rapida rotazione su 360°.





Il volo di D'Annunzio visto da Vienna

Bernhard Tötschinger

Alle ore 9.30 di venerdì 9 agosto 1918 apparvero nel cielo di Vienna sei aerei di provenienza sconosciuta che lanciarono volantini su diversi quartieri della città. Dai colori bianchi, rossi e verdi sul ventre delle ali la batteria contraerea di Rosenhügel li identificò per prima come apparecchi di nazionalità italiana quando però non era più possibile aprire il fuoco.

Il Comando della difesa contraerea dell'interno (*Kommando des Luftfahrzeugabwehrdienstes für den Hinterland* o *LFA. Kmdo. f.d. Hinterland*) diede l'allarme a tutti i distretti militari circostanti ed alle retrovie. I volantini gettati su Vienna furono subito raccolti e distrutti. Ne furono trovati di tre diversi tipi, tutti con testo disfattista: due, di cui uno nei colori nazionali italiani, erano in lingua tedesca, ed uno di tipo analogo recava un testo italiano redatto dallo stesso D'Annunzio. Il loro contenuto fu considerato altamente sovver-

sivo. L'ulteriore diffusione e la detenzione dei volantini furono immediatamente vietate e dichiarate perseguibili e la cittadinanza fu invitata a consegnarli al più presto al più vicino comando o commissariato di polizia.

Sebbene un dispaccio telefonico inviato alle 7.45 da St. Veit an der Glan, in Carinzia, raggiungesse Wiener Neustadt, vicino a Vienna, solamente alle 10.20, quel campo d'aviazione era stato avvertito della presenza degli aerei già alle 9.35. Alle 9.50 arrivò il segnale d'allarme del Comando della difesa contraerea di Wiener Neustadt, ed alle 10.05 alcuni aeroplani decollarono per contrastare il volo di ritorno degli aerei nemici. Una forte nuvolosità impedì tuttavia di avvistare la formazione ed i caccia monoposto dovettero rientrare senza aver potuto fare nulla. Poco dopo giunse la notizia che uno dei nemici era atterrato presso

Schwarzau am Steinfeld e che il pilota, un sottotenente italiano, era stato catturato illeso.

Tramite le segnalazioni che andarono via via infittendosi, nel loro volo di ritorno gli aerei italiani furono avvistati da molti posti di osservazione aerea: l'osservatorio 16/II li vide sopra Wildon-Leibnitz e l'osservatorio 62/I su Vresen-Stein-Lubiana. Nei dintorni di Lubiana la batteria antiaerea n° 25 sparò contro la formazione 28 granate contraeree e circa 200 colpi di mitragliera, senza alcun risultato. Gli aerei virarono verso sud ovest. Il posto di informazioni di Gorizia li segnalò a Udine e alla stazione idrovolanti di Grado, che non poterono tuttavia avvistare la squadriglia.

L'azione propagandistica italiana su Vienna mise sottosopra i posti di comando delle unità competenti, cui venne rimproverato il fatto che la comunicazione circa gli aerei avversari fosse stata data troppo tardi o addirittura non data. La città non era dunque stata allertata, rimanendo completamente senza protezione: se gli italiani avessero lanciato bombe anziché manifestini le conseguenze sarebbero state fatali. I registri di protocollo dei vari comandi militari permettono di ricostruire in dettaglio il corso degli avvenimenti.

Per quanto riguarda il Comando della difesa contraerea dell'interno, già alle 9.26 del 9 agosto il comando del Gruppo difesa contraerea di Vienna ricevette dal tenente della riserva Hans Moller, ufficiale di servizio del 1° Plotone, la seguente comunicazione: «Sei aerei sopra Vienna a circa 2.000 metri di quota, segni di nazionalità non riconoscibili, parte inferiore delle ali apparentemente a strisce rosse e verdi, tipo Brandenburg. Reparto pronto al fuoco, chiedo se debba essere aperto il fuoco». Il Brandenburg, in particolare nel modello C.I, era l'aereo standard dell'aeronau-

tica austro-ungarica e certamente il velivolo più noto fra la popolazione dell'impero: gli altri modelli in servizio erano noti solo a quanti ne erano a contatto diretto, cioè gli aviatori stessi.

Gli osservatori e gli ufficiali del Comando difesa contraerea di Vienna, che non avevano mai visto altri apparecchi, consideravano ogni apparecchio un Brandenburg e la quota relativamente alta faceva il resto. In realtà lo SVA, sebbene nuovo, non era sconosciuto al personale della contraerea al fronte in quanto già il 31 maggio 1918 un ricognitore di questo tipo, colpito dall'artiglieria, aveva effettuato un atterraggio di fortuna presso Portogruaro dietro le linee austriache. Il pilota, il tenente Alessandro del Soglio della 5ª Sezione di Istrana, venne fatto prigioniero mentre lo SVA ed il suo motore SPA, solo lievemente danneggiati, poterono essere recuperati ed esaminati a fondo a Vienna presso il *Fliegerarsenals*. Altri SVA caddero in mano austro-ungarica prima del volo su Vienna compreso un esemplare abbattuto dalla contraerea a Col Caprile il 2 luglio, il cui relitto fu catturato, ed un altro abbattuto nei pressi di Aldeno il 4 agosto dal tenente Franz Peter del Flik 3J di Romagnano. Il biplano, caduto entro le linee austriache, andò completamente distrutto ed il pilota perse la vita. Prima del termine della guerra altri SVA caddero nel territorio dell'impero, ma questo non ha importanza nella ricostruzione degli eventi del 9 agosto.

Il comando di Gruppo comunicò subito l'informazione ricevuta al capitano Franz Smicka, comandante della difesa contraerea dell'interno. Tutti i reparti di artiglieria della difesa contraerea di Vienna furono subito messi in stato d'allarme dal comando di Gruppo. Nel frattempo anche dal reparto d'artiglieria Laaerberg, schierato nel 10° distretto di Vienna, e dallo

Schafberg, schierato nel 18^o, giunse notizia che aerei del tipo Brandenburg si trovavano sopra la città. Némmeno in questo caso i contrassegni di nazionalità poterono essere accertati.

Il capitano Smicka si incontrò personalmente sul tetto del fabbricato del *Fliegerarsenals* con il tenente colonnello della riserva Paul Langraf, comandante del Gruppo difesa contraerea. Da lì poté riconoscere, ormai a grande distanza, gli aerei che volavano verso sud-est. Dal gran numero di volantini che svolazzavano nel cielo, e dei quali si vedevano distintamente i colori bianco, rosso, verde, si poté facilmente constatare che si trattava senza dubbio di aerei italiani che sarebbero stati già a portata dei reparti della contraerea viennese.

Alle 9.30 il capitano Smicka diramò l'allarme aereo al Comando difesa contraerea della zona di Vienna, allarme che tale comando eseguì immediatamente. Furono allertati i reparti da difesa e tutti gli altri posti previsti negli ordini. La squadriglia di difesa decollò dopo 10 minuti; in seguito le informazioni di volo furono inoltrate anche ai Comandi difesa contraerea di Bruck an der Mur, Szombathely e Innsbruck. Bisogna inoltre sottolineare come, sulla base di segnalazioni fatte alle 6.20 dal tenente della riserva Rimler del plotone artiglieria contraerea di Aspern e alle 10.10 dal tenente conte Walterskirchen del plotone artiglieria contraerea, fosse stato segnalato al comando del Gruppo contraereo della capitale un aereo solitario sopra Vienna. Tutti i posti di osservazione nella zona di Vienna furono messi in azione.

Alle 11.50 giunsero diverse comunicazioni dal Comando difesa contraerea di Bruck an der Mur. Con la prima, «Il comando di stazione di Marburg annuncia quattro aerei nemici sopra Wildon, Leibnitz alle ore

10.40 direzione sud-ovest». Con la successiva, «Il posto di osservazione 16/II di Wresen annuncia velivoli sconosciuti in direzione Gonobitz-Schweisberg verso Frasslau alle ore 11.10». Nella terza, «Il posto di osservazione 17/II di Hohenegg annuncia rumore di motori ad ore 11.16». L'ultima infine riferiva che «La batteria antiaerea n° 25 di Lubiana spara 30 colpi sulla formazione nemica alle ore 11.30».

Trasmesse immediatamente, le informazioni avevano dato sino ad allora questi risultati: «La sovrintendenza trasporti di St. Michael comunicava al comando della stazione ferroviaria di Bruck an der Mur quanto segue: "avvistati sei aerei nemici da St. Veit an der Glan in direzione nord ad ore 7.32"». Come da dichiarazione del Comando difesa contraerea di Bruck, tale notizia fu riferita alle 9.17 dal comando stazione ferroviaria di Bruck al Comando difesa ma secondo la dichiarazione del Comando difesa contraerea di Wiener Neustadt pervenne solo alle 10.25. Secondo la comunicazione del Comando difesa contraerea di Bruck l'avvistamento degli aerei fu inoltrato a Wiener Neustadt alle ore 9.39 con mezzi non meglio specificati. Il Comando difesa di Bruck motivò il ritardo con il fatto che, prima che la comunicazione potesse proseguire per Wiener Neustadt, doveva venire messa in stato d'allarme la limitrofa zona di Graz. Questa considerazione è però infondata, in quanto gli allarmi aerei non venivano trasmessi con il telefono interurbano bensì per mezzo della rete telegrafica riservata militare Bruck-Wiener Neustadt. Verosimilmente questo non avvenne e si utilizzò soltanto il telefono. Anche usando il telefono, tuttavia, la messa in allarme per il comando militare del distretto di Graz avrebbe dovuto ritardare la trasmissione di non più di cinque-dieci minuti e non di 40 minuti come invece avvenne.

Da questo scambio di messaggi è chiaro che gli aerei italiani transitarono probabilmente su St. Veit an der Glan e l'alta valle della Mur in direzione di Vienna. Non può essere tuttavia escluso che essi abbiano eseguito una deviazione nella Stiria settentrionale verso est.

Sul volo e le mancanze nella trasmissione delle notizie vennero condotte altre indagini. Il capitano Smicka portò al Comando Militare del distretto di Graz i risultati delle sue indagini personali. Alle 7.36 al comando contraerea di Bruck pervennero due dispacci in Morse trasmessi dall'ufficio informazioni aeree di Marburg: «L'ufficio informazioni aeree di Lubiana riferisce di otto aerei sconosciuti in direzione Codroipo - Klagenfurt, avvistati dal posto di osservazione 48/I, Korada alle 7.15 a Trieste» e «Otto aerei da Udine in direzione Bischofslack, avvistati alle ore 7.15 dal posto di osservazione 46/I, Monte Santa Maria presso Trieste, alle ore 7.30 da Trieste verso Lubiana dall'ufficio informazioni aeree di Marburg». (sic)

Il sottotenente della riserva Oskar Schlosser, ufficiale di servizio presso il Comando difesa contraerea di Bruck an der Mur non ha evidentemente disposto nulla in merito né nulla ha intrapreso.

Alle 8.34, dall'ufficio informazioni aeree di Judenburg (Stiria) arrivarono al Comando difesa contraerea di Bruck i seguenti dispacci: «Posto di osservazione 9/II Theisenegg comunica rumori sospetti di motori in direzione Judenburg-Graz, alle ore 8.10» e «Posto di osservazione 8/II, Wartkogel comunica rumori sospetti di motori in direzione Judenburg-Koeflach, alle ore 8.10».

L'ufficiale di ispezione ordinò lo «stato di prontezza degli aerei» ai comandi della difesa contraerea e della Scuola di volo n° 3 di Graz-Thalerhof solamente

alle 8.48.

Alle ore 8.17 dal comando della stazione ferroviaria di Bruck giunse una chiamata telefonica: «Dal comando di sorveglianza trasporti in St. Michael fu comunicato: avvistati sei aerei sconosciuti da St. Veit in direzione nord alle ore 7.44. Comando di stazione Bruck capitano Pieter».

Anziché dare subito l'allarme aereo al Comando Militare del distretto di Graz e ritrasmettere la comunicazione al Comando difesa contraerea di Wiener Neustadt con la linea telegrafica riservata, l'ufficiale di ispezione richiese al Comando della stazione ferroviaria di St. Michael informazioni per via telefonica per accertarsi della provenienza della comunicazione. La conversazione durò dalle 9.19 alle ore 9.26 compreso il passaggio attraverso il centralino. Gli fu detto che il tenente Josef Hergouth, del Comando controllo trasporti del Comando stazione ferroviaria, aveva solo ritrasmesso la comunicazione per ordine del Comando ferroviario di St. Veit. Dopo di ciò egli informò (ancora) telefonicamente il comandante della difesa contraerea del distretto di Graz, capitano di cavalleria della riserva Oskar von Saarossy-Kapeller - che si trovava nella sua abitazione; da qui nuovi ritardi - dal quale fu dato, alle 9.27, l'ordine di allarme aereo. In quel momento gli aerei avversari si trovavano già sopra Vienna.

Alle 7.44 il deposito munizioni di Glandorf, in Carinzia, aveva comunicato al comando stazione di St. Veit: «Sei aerei nemici, verosimilmente italiani, avvistati sopra St. Veit in direzione nord».

Alle 8 il comando stazione di St. Veit, capitano Löbl, inoltrò questa segnalazione al Comando della stazione ferroviaria di St. Veit, affinché la facesse proseguire per il Comando stazione ferroviaria di St.

Michael. Non avendo il comando ferroviario di St. Veit inoltrato la comunicazione con l'espressione convenzionale «segnalazione aerei», essa pervenne tuttavia a St. Michael solo alle 8.45.

Il tenente Hergouth trasmise questo «avvistamento aereo» al funzionario dell'ufficio di Leoben (stazione di stato) alle 9.03: alle 9.05 giunse alla stazione ferroviaria principale presso il Comando stazione ferroviaria di Leoben ed alle 9.10 a quello di Bruck an der Mur.

I tempi d'oltro della comunicazione al Comando stazione di Bruck corrispondono con esattezza, come risulta dal registro di protocollo delle conversazioni interurbane dell'ufficio telegrafico di Bruck. Quindi è divenuto evidente che una comunicazione con l'avvertimento «avvistamento aereo» è intercorsa solo alle 9.11 tra il Comando stazione St. Michael e quello di Bruck.

La dichiarazione dell'ufficiale della stazione di Bruck, capitano della riserva Guido Pieter, che cioè egli aveva ricevuta la comunicazione dal comando stazione alle 9, non è esatta. Il Comando stazione di Bruck trasmise l'avviso al comando contraerea di Bruck, dove fu ricevuto alle ore 9.17.

Benché la squadriglia si trovasse sopra le nuvole durante il sorvolo dei posti di osservazione, da quanto detto si può rilevare come le linee di avvistamento aereo I e II avessero annunciato gli aerei nemici per tempo. Si può inoltre notare come gli aerei avessero seguito la rotta Korada-St. Veit-Theisenegg-Vienna. Gli aerei volarono ad alta quota, quasi sempre sopra le

nuvole, e scesero a 1.000 metri solo quando raggiunsero la zona della città di Vienna.

Se il sottotenente Schlosser, ufficiale di servizio presso il Comando difesa contraerea di Bruck, avesse agito secondo regolamento ed ordinato subito l'allarme, anche dopo il ritardato ricevimento dell'«allarme aereo» alle 9.17, le postazioni di artiglieria contraerea della zona di Vienna sarebbero state allertate in tempo.

Si consideri inoltre che il 2 luglio 1918, circa un mese prima dell'incursione, aveva avuto luogo una riunione nel corso della quale era stata chiarita tutta l'importanza di una attenzione particolare nei confronti di attacchi aerei nemici. Nel corso del colloquio von Saarossy-Kapeller, comandante della difesa contraerea del Comando Militare del distretto di Graz, trattò e chiarì anche i temi dell'avvistamento aerei, stato di prontezza degli aerei, allarme aereo e cessato pericolo. L'ufficiale indicò pure l'importanza di tali argomenti. Purtroppo in questo caso né il Comando stazione di St. Veit né il Comando ferroviario di St. Veit si attenne alle indicazioni suddette. Essi non fecero nessun uso della parola convenzionale «avvistamento aerei» che perciò giunse al Comando difesa contraerea di Bruck e all'ufficiale di ispezione solo attraverso informazioni tardive.

Nota archivistica

La documentazione utilizzata per questo lavoro è tratta dal Kriegsarchiv di Vienna.

Sunto del verbale d'interrogatorio dell'ufficiale pilota Sarti atterrato in emergenza il 9 agosto 1918 presso Schwarza.

Generalità

Tenente pilota Giuseppe Sarti, età 23 anni, nato a Barcellona, Spagna. Studiò meccanica prima del conflitto ed allo scoppio della guerra si arruolò in aeronautica. Dopo essersi brevettato pilota seguì il corso di perfezionamento a Pau, in Francia. Fino al febbraio 1918 volò come pilota di aeroplani biposto Caudron mono e bimotori. Di sua volontà si fece trasferire nelle retrovie ed iniziò l'addestramento come pilota da ricognizione fotografica sui nuovi aerei SVA. La scuola di specializzazione era a Busto Arsizio presso Milano e durava circa un mese. All'aeroporto di Taliedo attese l'invio al fronte, che avvenne in aprile. Fu assegnato all'87^a Squadriglia. Prese parte a numerose missioni, tra cui le incursioni su Lubiana e l'ultima contro Pola.

Informazioni circa il raid su Vienna

Il poeta e nazionalista Gabriele D'Annunzio aveva già da lungo tempo accarezzato il progetto d'intraprendere un volo su Vienna. Verso metà giugno il piano prese forma, grazie alle prestazioni dei nuovi apparecchi SVA. Toccò a lui ottenere il consenso del Comando Supremo. Poiché si temevano rappresaglie, il volo sarebbe dovuto essere solo di propaganda ed in nessun caso dovevano essere portate bombe. I normali serbatoi di benzina con quattro ore e mezzo d'autonomia di volo furono sostituiti con nuovi serbatoi con capacità per sette ore e mezzo. La costruzione fu effettuata presso la squadriglia. Contemporaneamente presso le officine Ansaldo fu costruito un biposto speciale per D'Annunzio, che poteva partecipare al

volo solo come osservatore. Vennero forniti nuovi motori, particolarmente scelti e collaudati con voli della durata di quattro ore. Come piloti furono scelte solamente persone esperte. Per la navigazione ciascun velivolo fu dotato di carte speciali, che tuttavia non erano particolarmente adatte. I membri della squadriglia si munirono presso normali librerie di altro materiale cartografico liberamente disponibile. I volantini stampati per l'occasione erano stati scritti in lingua tedesca dal noto giornalista Ugo Ojetti, e quelli in lingua italiana dallo stesso D'Annunzio, e inseriti in speciali contenitori. Ogni aereo aveva a bordo l'apparecchiatura fotografica con dodici lastre per poter scattare fotografie su Vienna. Tutto fu pronto alla fine di luglio e poiché il campo d'aviazione dell'87^a Squadriglia era troppo piccolo per poter decollare con gli aerei pesantemente caricati, il reparto si trasferì all'aeroporto di Padova.

Informazioni sui partecipanti

Sarti dichiarò che D'Annunzio fu nominato comandante, ma in realtà il capitano Palli assunse il comando del volo. Palli era già stato comandante del volo su Innsbruck. Altri partecipanti erano il tenente Locatelli, che aveva effettuato i voli su Friedrichshafen come pure su Lubiana e Agram, il tenente Finzi, il tenente Contratti, il tenente Massoni, il sottotenente Allegri e il sottotenente Ferrarin ed alcuni piloti meno noti. In totale dovevano prendere parte al volo su Vienna dieci SVA monoposto ed un biposto con il capitano Palli e D'Annunzio.

Informazioni sul volo

La rotta effettiva verso Vienna è visibile sulla carta allegata. La quota di volo oscillò fra i 2.500 e i 3.000

metri, e come velocità massima non si sarebbero dovuti superare i 180 km/h. Già prima di Grado tre degli SVA monoposto dovettero invertire la rotta dopo aver dato il segnale convenuto di noie al motore (è degno di nota come nonostante l'installazione di motori selezionati quattro apparecchi su undici siano caduti per noie al motore). Sarti ha dichiarato che ai piloti era nota la cattiva qualità del materiale dei motori SPA. L'Italia ricevette dall'Intesa forniture di acciaio di qualità mediocre, e le candele italiane erano inferiori alle nostre Bosch.

Sorvolando il fronte gli aerei furono furiosamente cannoneggiati da terra, in seguito non lo furono più pur avendo sorvolato Gorizia e Klagenfurt. Sopra quest'ultima città Sarti vide un aereo decollare. Fino a Knittelfeld il tempo chiaro e bello permetteva di orientarsi; più avanti vi era solo un mare di nuvole e si dovette volare con la bussola. Prima di Wiener Neustadt, ritornò il tempo con buona visibilità.

Informazioni sulla cattura

Subito dopo aver sorvolato Wiener Neustadt si ruppe una valvola di aspirazione del motore SPA ed il carburatore per il contraccollo cominciò a bruciare. Con l'immediata interruzione dell'afflusso della benzina e dell'impianto di accensione il pilota riuscì ad impedire il propagarsi dell'incendio. Egli poté dare ancora il segnale convenuto per l'atterraggio d'emergenza battendo le ali, e cercare un posto per un atterraggio d'emergenza, possibilmente defilato onde poter incendiare l'apparecchio qualora non si distruggesse nel prendere terra. Gli fu possibile effettuare un atterraggio planato su un campo pianeggiante nelle immediate vicinanze di Schwarzhau, presso Wiener Neustadt. Nelle ultime fasi di rullaggio l'apparecchio

prese un piccolo fossato e si capovolse. Sarti si sganciò subito e tentò di incendiare l'apparecchio dando fuoco al carburante. Nel frattempo si era avvicinato un gruppo di contadini e di mietitori che lo osservavano da vicino. Il forte vento spinse il fuoco lontano dall'apparecchio cosicché il pilota fu costretto ad accatastare carte e volantini vicino alla fusoliera che prese nuovamente fuoco. Poi esplose il serbatoio principale della benzina e l'aeroplano fu ridotto in cenere. Solamente allora apparve un gendarme che, compresa la situazione, arrestò Sarti e lo portò al posto di polizia di Schwarzhau da dove poi fu inviato a Wiener Neustadt.

Informazioni sull'aeroplano SVA

Per bombardare il territorio nemico più distante furono formate alcune squadriglie scelte dotate del nuovo aereo SVA, che sembrava il più adatto grazie alla sua grande velocità ed al serbatoio del carburante, particolarmente capace per un monoposto, che gli garantiva un raggio d'azione di 850 km. L'87^a Squadriglia disponeva di 25-30 aerei con 18-20 piloti, ed era suddivisa in tre sezioni. In occasione della battaglia del Piave, in giugno, fu sentita la necessità di ottenere informazioni e le squadriglie furono usate quasi esclusivamente per la ricognizione strategica. A questo scopo tutti gli aerei furono muniti di apparecchiature fotografiche.

Secondo Sarti questi compiti erano totalmente privi di pericolo: le linee venivano sorvolate ad alta quota alla velocità massima di 220 km/h, scendendo poi alla quota di 1.000 metri e riducendo la velocità a circa 100 km/h per effettuare più agevolmente le osservazioni. Sarti riteneva che, in caso di attacco, sarebbe stato sufficiente dare tutto gas per sfuggire a qualsiasi nemico.

All'inizio lo SVA non era molto amato ma, se il pilota sapeva comprenderlo, era un aereo eccezionale con una notevole velocità massima nell'ordine di 220-230 km/h. Tra le sue particolari caratteristiche vi era la possibilità del «volo lento». Grazie alle sue ali grandi e proporzionate l'aereo rimaneva ancora ugualmente stabile anche a soli 100 km/h di velocità. Oltre ad essere esente dalla tanto frequente pesantezza di muso in caso di arresto del motore, poteva anche, senza una percettibile variazione dell'assetto di volo, variare la velocità da 100 a 220 km/h agendo sul solo comando del gas. Con questo era anche possibile condurre senza difficoltà una squadriglia in formazione completamente chiusa per un volo di 1.200 km.

Lo SVA normale aveva carburante sufficiente per quattro ore e mezzo di volo e poteva trasportare anche 150 kg di bombe. Il tipo speciale ha un serbatoio per sette ore e mezzo di volo, può portare anche tre bombe da kg 25 e dispone di un armamento di due mitragliatrici fisse del tipo Vickers-Maxim, come nel volo su Vienna. Benché l'apparecchio fosse stato indubbiamente molto caricato e richiedesse una corsa di decollo molto lunga, in volo i comandi rispondevano ancora bene. Con il carico bellico il tipo normale saliva a 5.000 m in 18 minuti, ma in complesso non era molto manovrabile. Il motore SPA da 220 cv installato non risultava molto affidabile a causa dei materiali scadenti, ed in un tipo SVA migliorato dovrebbe essere impiegato un motore Isotta-Fraschini attualmente in costruzione. L'apparecchio in sé è costruito molto

solidamente, non essendosi registrata sinora alcuna rottura nonostante tutti i looping o le manovre brusche.

Informazioni sull'opinione pubblica in Italia

Alla domanda se lo spirito bellico italiano si fosse sollevato dopo l'ultima battaglia del Piave, Sarti pensava che il fatto di aver arrestato la spinta in avanti del nemico costituisse una grande prova di forza. Ma una vittoria senza conquista di terreno è considerata poco significativa, e malgrado gli ultimi successi delle truppe dell'Intesa gli ufficiali italiani sono del parere che la guerra non possa essere decisa solo con le armi.

Informazioni sul parere personale

Sarti riteneva di lamentare che alcuni piloti, che si erano particolarmente distinti al fronte, non potessero trovare impiego nelle retrovie. Egli infatti era stato impiegato ininterrottamente al fronte sin dall'inizio della guerra, ed i suoi nervi erano ormai scossi.

Egli dichiarava che solo una piccola parte dei 3.000 piloti italiani era al fronte, mentre il rimanente era in retrovia.

Forse perché sunteggiato dall'Autore, il testo dell'interrogatorio di Sarti qui riprodotto differisce in alcuni punti da quello rintracciato al Kriegsarchiv di Vienna e pubblicato da G. Mattioni nel volume *Il Leone su Vienna* (Udine, Edizioni dell'Istituto, 1981). (N.d.C.)

Documenti

I. Comunicazione

Pr. z. 59501/k

aerei nemici sopra Vienna.

Vienna, 9 agosto 1918

Alla Cancelleria militare di Sua Maestà il Re Imperatore in Vienna.

Il 9 agosto 1918 tra le 9.15 e le 9.45 del mattino furono avvistati sopra Vienna aerei nemici, verosimilmente italiani, che secondo le attuali notizie, potrebbero essere stati in numero di 6-8. Dagli aerei furono lanciati volantini in tre versioni di contenuto antipatriottico e precisamente due volantini in lingua tedesca e uno in lingua italiana; quest'ultimo era stato scritto da D'Annunzio. Uno dei volantini aveva i colori nazionali italiani verde-bianco-rosso con lo stemma sabauda in campo bianco. Gli altri due volantini erano bianchi. Viene allegato un esemplare di ogni volantino.

Stando a quanto più tardi portato a conoscenza, un aereo italiano verso le 9.30 del mattino cadde presso Schwarza am Steinfelde a causa di un'avaria al motore. Il pilota incendiò l'apparecchio; non è ancora noto se è stato arrestato.

firmato: illeggibile

II. Estratto da registro di protocollo comunicazioni

Data	Autorità	Urgentissimo
9 VIII 1918	KM.	
	5 L. Abtg.	
Dispaccio telefonico		

Stamane 9 agosto 1918 giunse sopra Vienna una squadriglia di aerei italiani, di 6 apparecchi, che fu avvistata sopra il centro città alle ore 9.20. Lanciarono solo volantini. Dopo circa 10 minuti virarono in direzione sud lungo la Südbahn. Un aereo nemico fece un atterraggio di fortuna presso Schwarzhau ed i 2 occupanti, che diedero fuoco all'aereo, furono presi prigionieri, mentre i rimanenti 5 aerei nemici, che superarono indenni il tiro contraereo presso Lubiana, continuarono il volo verso sud. Il loro inseguimento è ancora in corso. Non vi fu alcun combattimento aereo con i nostri apparecchi alzatisi a Wiener Neustadt per l'intercettazione, in quanto essi non avvistarono gli aerei nemici.

Ricevuto alle 13.30 pomeridiane il 9.8.1918.

III. Telegramma

Alla Cancelleria militare di Sua Maestà

Vienna Hofburg 9.8.1918

Stamane 9 agosto 1918 giunse sopra la città di Vienna una pattuglia di aerei italiani composta da sei apparecchi, che alle ore 9.20 fu avvistata sopra il centro della città. Lanciarono solo volantini. Dopo circa 10 minuti virarono in direzione sud lungo la Südbahn. Un aereo nemico fece un atterraggio di fortuna presso Schwarzhau ed i due occupanti, che diedero fuoco all'aereo, furono presi prigionieri, mentre i rimanenti 5 aerei nemici, superarono indenni il tiro contraereo presso Lubiana, proseguendo il volo verso sud. La loro ricerca è ancora in corso. Non è avvenuto nessun combattimento aereo con i nostri apparecchi alzatisi a Wiener Neustadt per l'intercettazione, poiché non hanno avvistato gli aerei nemici.

Nr 4525/MKSM

IV. Telegramma

Dalla Cancelleria militare di Sua Maestà il Re Imperatore in Vienna
al Ministero della Guerra, Vienna Urgentissimo

Riferire alla Cancelleria militare di Sua Maestà in Reichenau a seguito del telegramma 10./d: dove sono stati avvistati per la prima volta gli aviatori nemici; quando è giunta la notizia dell'avvistamento; quando gli aviatori sono giunti a Vienna; quando è giunta a Vienna la prima comunicazione sugli aviatori; quando fu ordinato l'allarme aereo.

Cancelleria militare di Sua Maestà

V. Telegramma

Alla Cancelleria militare di Sua Maestà a Reichenau.
Km Vienna 223 10-8 4.-10 nm

Circa il telegramma del Treno di corte si osserva:

Aerei nemici avvistati a Sankt Veit an der Glan, comunicazione ritrasmessa da detta località a Bruck an der Mur alle ore 7.30. Gli aviatori giunsero a Vienna alle ore 9.20 e nello stesso momento giunse anche la notizia da Bruck. Il comandante del servizio contraereo è già a Bruck per prendere informazioni ed al suo ritorno verrà completata la relazione.

VI. Telegramma

Cancelleria militare di Sua Maestà
Ufficio telegrammi 5/1 n. 10633/del 18

L'inchiesta condotta dai comandanti del servizio difesa contraerea dell'interno ha concluso: notizie su aerei date da quattro posti di osservazione non sono state utilizzate conformemente alle prescrizioni dall'ufficiale di servizio della centrale informazioni aeree di Bruck an der Mur.

Una segnalazione di aerei del deposito munizioni di Glandorf fu trattata in modo errato dai posti di trasmissione e pervenne a Bruck molto in ritardo, dove anche ora non è stato ordinato alcun allarme.

Dal comando militare di Graz sono state disposte inchieste giudiziarie contro i responsabili, per mancata presentazione di informazioni sugli aerei da parte dell'AIF.*

Il Comando superiore dell'Esercito ha aperto un'inchiesta per accertare se si sia tentato di colpire gli aerei con la contraerea.
km 5/1 10.912

* Sigla non chiarita.

Comando d'aviazione dell'I.R. Arma-
ta dell'Isonzo
prot. 259

STRUTTURA - SCHIZZI
del
SAVOJA VERDUZIO-ANSALDO
«SVA» - monoposto
motore SPA - 200 HP

Schizzi da immagini fotografiche (at-
tendibili)

Elementi caratteristici

- 1) Ali della stessa larghezza, l'ala inferiore di minor apertura, non scalate.
- 2) Tre coppie di montanti a V paralleli.
- 3) Fusoliera chiusa in legno compensato. Longherone inferiore fortemente centinato verso l'interno (forma della fusoliera del tutto nuova che può stare molto bene nell'aria).
- 4) Alettoni particolarmente grandi (lunghezza circa 2/3 dell'apertura alare). Su testimonianza di un pilota devono rendere possibile il "looping" in volo orizzontale.
- 5) Timoni di profondità assai grandi, separati, con bordo d'uscita lievemente dentellato. Stabilizzatore appoggiato al dorso della fusoliera posteriore.
- 6) Grande timone di direzione, bordo d'uscita dentellato, con deriva.
- 7) Timoni di direzione, di profondità e laterali non compensati
- 8) Carrello di tipo tedesco, a due ruote.
- 9) Motore fisso, in linea SPA 200 cv (su questo apparecchio sarà installato un Isotta Fraschini da 300 cv).

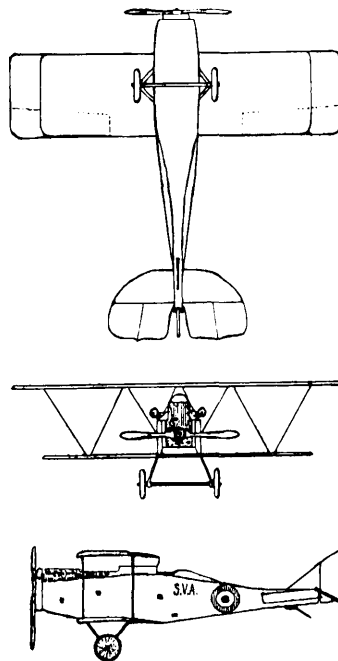
Kommandant der Luftstreitkräfte
der k.u.k. Isonzoarmee.

Lb.Nr.259

Lichtbildaug.

Bauart - Skizzen
Savoja Verduzio-Ansaldo
"SVA" - Einsitzer.
200 P.S. Spa.-Motor.

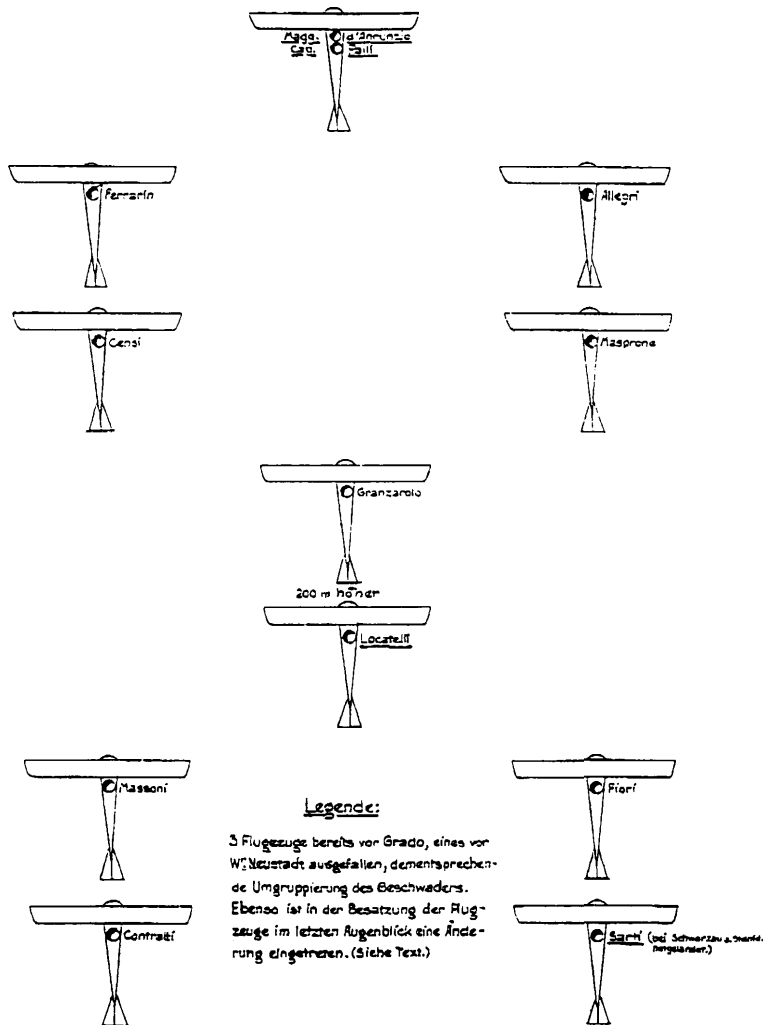
Skizzen nach Lichtbildern (verlässlich)



MERKMALE:

- 1.) Flügel gleich breit, unterer kürzer, nicht gestaffelt.
- 2.) Drei Paare paralleler V-förmiger Streben.
- 3.) Geschlossener Sperrholzrumpf. Unterer Holm stark nach innen geschweift. (Vollkommen neue Rumpfform, die sehr gut in der Luft liegen dürfte.)
- 4.) Querruder besonders groß. (Länge fast $\frac{2}{3}$ der Flügelänge). Sollen nach Aussage eines Piloten Loopings im Horizontalflug ermöglichen.
- 5.) Geteiltes, schwach gezacktes, sehr großes Höhenruder. Höhenflanke liegt am oberen Rumpfhalm angebracht.
- 6.) Großes, gezacktes Seitenruder mit Seitenflanke.
- 7.) Quer-, Höhen- und Seitenruder nicht entlastet.
- 8.) Deutsches Fahrgestell, zwei Räder.
- 9.) Stand-, Zugmotor 200 P.S. Spa (300 P.S. Isotta Fraschini Motor soll in diese Type eingebaut werden).

Projektierte Formation des Geschwaders.

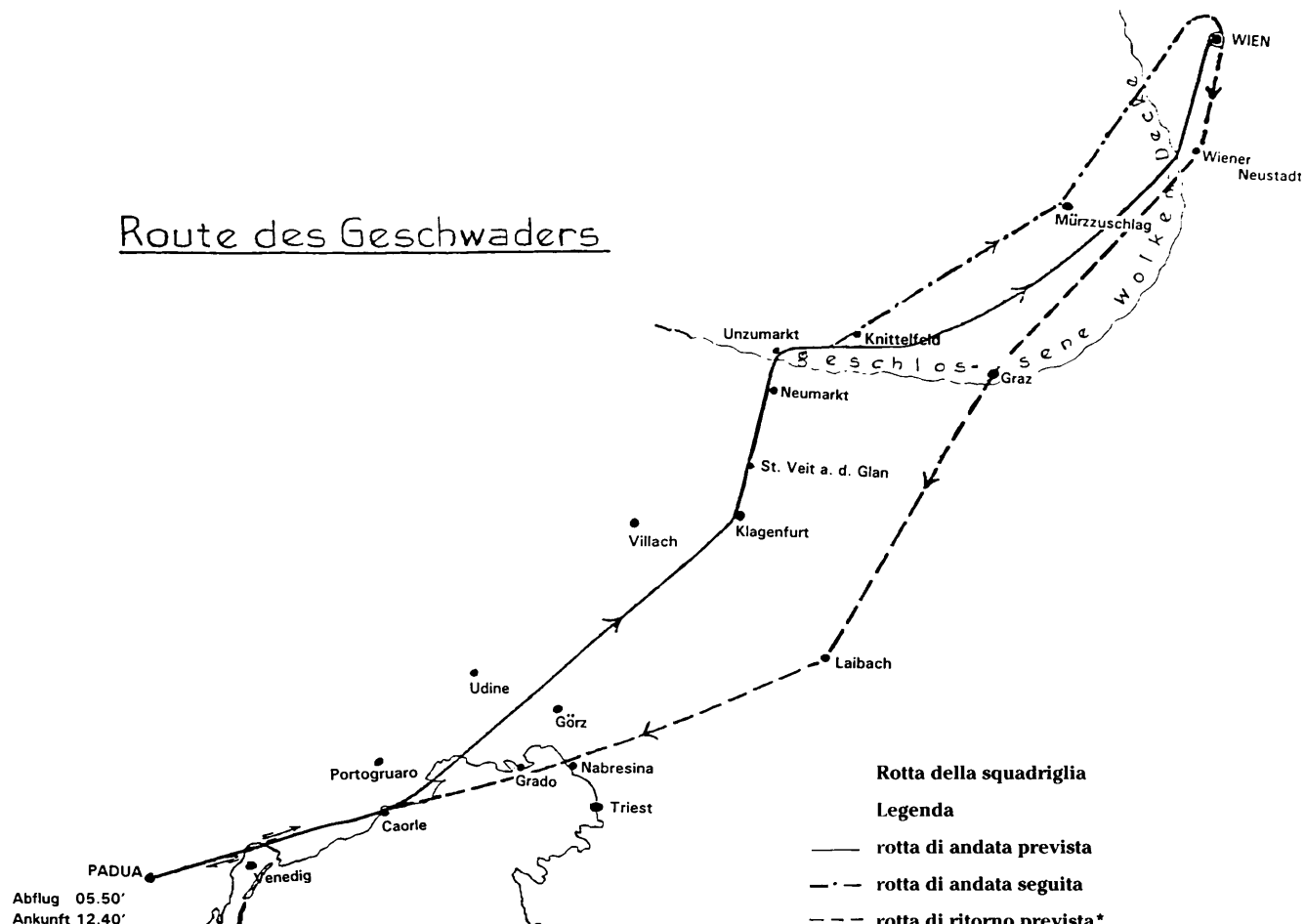


Formazione prevista della squadriglia

Legenda

Tre aerei già caduti prima di Grado ed uno davanti a Wiener Neustadt, raggruppamenti corrispondenti la squadriglia. All'ultimo momento è subentrata una variazione nella posizione degli aerei (vedi testo).

Route des Geschwaders





Un cannone contraereo Skoda M.5 da 8 cm, secondo l'uso della nomenclatura d'artiglieria in lingua tedesca.

Alcuni Aviatik Berg D.I della squadriglia di difesa di Wiener Neustadt. L'esemplare in primo piano, 115.05/"P", e quelli dietro di esso (115.26, 115.24, 115.30, tutti appartenenti ad una serie di produzione Löhner) portano in fusoliera la banda scura della Flik 60J cui erano forse appartenuti in precedenza. Sullo sfondo si notano anche il D.I 138.24 ed il C.I 214.16.

L'assenza di ali e motori su tutti gli apparecchi suggerisce di datare l'immagine al termine delle ostilità.



Il caccia Aviatik Berg D.I matricola 38.58 ripreso a Wiener Neustadt nell'estate 1918. Nell'abitacolo siede il tenente pilota Ludwig Winkler.





Cannone contraereo M.14 R da 8 cm su affusto a candelieri.

REFERENZE FOTOGRAFICHE

Museo storico italiano della guerra:

pp. 22 (alto, basso), 23, 28 (alto, basso), 29 (alto, basso), 30 (basso), 31 (sinistra), 33 (alto), 34, 35 (basso), 51 (alto, basso), 52 (alto, basso), 53 (alto, basso), 54 (alto), 55, 56 (alto, basso), 57 (sinistra, destra basso, destra alto), 58 (sinistra alto e basso; centro, destra alto, basso), 59 (sinistra alto, destra alto e basso), 60 (alto, basso), 61, 68, 69 (alto, basso), 73 (alto, basso), 84 (alto, basso), 85, 86, 87, 88 (alto, basso), 89, 90 (alto, basso), 91, 92 (alto, basso), 93 (alto, basso), 94, 95 (alto, basso), 107, 108, 109 (alto, basso), 111, 112 (sinistra, destra), 113 (alto, sinistra basso, destra basso), 114, 115, 142 (destra), 143 (sinistra), 144 (destra), 145 (sinistra), 146, 148, 150, 151, 161 (alto, basso), 162 (alto), 163 (alto, basso), 164, 165 (sinistra, destra), 166 (sinistra, destra), 167 (sinistra, destra), 168, 169 (sinistra, destra alto e basso), 170 (alto, basso), 171, 184, 185, 205 (sinistra alto), 206 (sinistra), 208 (alto, basso), 210 (sinistra), 212 (alto).

Archivio Museo Caproni:

68, 21 (basso), 30 (alto), 71 (alto, basso), 72, 74 (alto), 75, 181 (alto, basso) 182 (basso), 183.

Archivio G. Alegi:

pp. 54 (basso), 110, 118 (alto, basso), 119, 128 (alto, basso), 129, 130, 131 (alto, basso), 132, 206 (destra), 210 (destra), 211.

Archivio G. Apostolo:

pp. 19 (alto, basso), 20, 21, 24, 25, 26 (alto, basso), 27 (alto, basso), 31 (destra), 32 (sinistra, destra), 33 (basso), 35 (alto), 70 (sinistra, destra), 74 (basso), 116, 117, 142 (sinistra), 143 (destra alto e basso), 145 (destra), 182 (alto), 205 (destra), 207 (alto), 209,

Archivio A. Emiliani:

pp. 141 (alto, basso), 144 (sinistra), 147, 149 (alto, basso), 162 (basso), 207 (basso).

Archivio L. Goglia:

pp. 212 (basso), 213.

Archivio Bernhard Tötschinger, Vienna

pp. 230, 231, 232

Indice

pagina

Prefazione	3
Introduzione	5
L'aviazione italiana nella Grande Guerra di <i>Roberto Gentili</i>	7
L'87 ^a Squadriglia «La Serenissima» di <i>Gregory Alegi</i>	39
I preparativi dell'impresa	di <i>Giorgio Apostolo</i> 63
Il volo su Vienna	di <i>Baldassare Catalanotto</i> 77
SVA: un aereo, un'industria	di <i>Piero Vergnano</i> 97
Lo SVA 11721, storia di un sopravvissuto	di <i>Gregory Alegi</i> 121
Volare nel 1918	di <i>Angelo Emiliani</i> 134
La fotografia aerea	di <i>Marco Pluviano</i> 153
D'Annunzio e il volo: tra mito e realtà	di <i>Elena Ledda</i> 173
Poetica aviatoria di un «corsaro celeste»	di <i>Marino Biondi</i> 186
La guerra vista da terra	203
Il volo di D'Annunzio visto da Vienna	di <i>Bernhard Tötschinger</i> 215

Finito di stampare
nel 1994
con i tipi della
SEISER S.r.l. Tipolitografia
Trento - Italy

IN VOLO PER VIENNA

Gli argomenti:

L'aviazione italiana
nella Grande Guerra
L'87ª Squadriglia «La Serenissima»
Gli aerei gli uomini
della 87ª Squadriglia
I preparativi dell'impresa
Il volo su Vienna
SVA: un aereo, un'industria
Volare nel 1918
La fotografia aerea
D'Annunzio e il volo: tra mito e realtà
Il volo nella letteratura italiana
La guerra vista da terra

Le illustrazioni della copertina
riproducono quelle di uno degli
album donati da
Michelangelo Zigiotti al
Museo storico italiano
della guerra di Rovereto.
L'airone e il motto Ibis redibis,
modellato sul responso della
Sibilla, erano il simbolo dei
cantieri aeronautici Ansaldo e
comparivano su una targhetta affissa
al cruscotto degli SVA.

